

انترناشيونال



مجلة اقتصادية تجارية دولية شاملة
تصدر من لندن شهرياً
وتوزع في جميع أنحاء العالم

INTERNATIONAL

انترناشيونال / أبريل 2007 / دويج اول 1428

توصيات الندوة الدولية للموانئ (التقنيات الحديثة في الموانئ)
التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)
الموانئ الجافة

- تقدمت التكنولوجيا وهناك الإنساح (فخ التكنولوجيا)
- في ميناء الإسكندرية "The Swedish Ship Göteborg"
- ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادي؟

International / April 2007 / Rabi I 1428

إحجز مكانك .. من مكانك

الآن يمكنك حجز مقعدك على طائرات مصر للطيران

وأنت في منزلك أو مكتبك وذلك من خلال موقعنا على الإنترنت www.egyptair.com

مصر للطيران ... مع السنين بنتجدد



مصر للطيران
EGYPTAIR

أول شركة طيران في الشرق الأوسط وإفريقيا وسابع شركة عالمياً www.egyptair.com



1933 - 2007



مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة

Periodical International Economic Magazine

AS&A Publishing Limited

Registration No. 04761267

Camden Road, Camden Town

London NW1 9DR DX:

57074 Camden town

مستشار التحرير

عاصم السيد أحمد

رئيس التحرير

سيد عبد المنعم سيد

المستشار القانوني

المستشار محمد محمود بدر

الحامي بالنقض

مشرقة التحرير

عبد السلام السيد أحمد

مدير التحرير

نشأت الديهي

محرر التحرير

محمد البعناوي

المكاتب والمراسلون

جمهورية مصر العربية

القاهرة 2-0122586455

إسكندرية 2+03-4275117

المنازل: 51 في فيكتوريا - سموحة

الدور الرابع شقة 19 إسكندرية

E-mail: international_p_e_m@yahoo.co.uk

أسرة التحرير

* ربان أحمد بدوي

* السيد عبد الجيد السيد

* جيهان عبد الصمد

* سناء كمال

* شرين جلال

* صفاء القلوي

* عبد الرحيم مصطفى

* مجدى محمد حال

* مياده محمود

* ياسمين عبد الجيد

سوريا

* ربان/ رامي خوف

محمول

0096394231001

0096394239440

0096343714536

فاكس

* مركز الربان محمد عبد الاستشارات البحرية

تليفون: (9666) - (2) - (6533724)

فاكس: (9666) - (2) - (6533684)

كندا

* شريف صلاح مختار

تليفون: 4167250912 - 1

توزع في جميع أنحاء العالم

ولنا كلمة

بقلم مستشار التحرير

مجلس الشراكة المصري الأوروبي الثالث



عقدت إجتماعات مجلس الشراكة المصري الأوروبي الثالث في بروكسل حيث ترأس فيها أحمد أبو الغيط وزير الخارجية وفد مصر المكون من المهندس محمد منصور وزير النقل، والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والصناعة، وفاترة أبو النجاة وزيرة التعاون الدولي، وقد حضر الإجتماعات الدكتور محمود كازم سفير مصر لدى الاتحاد الأوروبي، وفاتمة الزهراء، عثمان مساعد وزير الخارجية للشئون الأوروبية، ونهاد عبد الطيف أمين عام الأمانة الشعبية لاتفاق الشراكة بوزارة الخارجية، وقد ترأس الجانب الأوروبي فرانك ستانينباير وزير الخارجية الألماني حيث ترأس بلاده الدورة الحالية للاتحاد الأوروبي.

لقد تم إعداد خطة عمل سياسة الجوار وحسيناتها على مدى العامين الماضيين حيث شارك فيها جميع الوزارات المصرية، وقدم هذه الخطة الاتحاد الأوروبي يومه في كيركبيك إستراتيجياً لمصر ولأعضاء أساسيا في اللجنة الرباعية الدولية بالإصلاح بدور أكبر في عملية السلع وتسوية النزاعات ومنع الصراعات لتعزيز دور الاتحاد في التعامل مع مشكلات المنطقة خاصة النزاع العربي الإسرائيلي الذي يلق حجر عثرة في عملية تعميق التكامل والإنتاج في الشرق الأوسط وفي المجال الأوروبي. كما تم أيضاً الإعلان عن بدء سريان خطة العمل المشتركة بين الجانبين في إطار سياسة الجوار، وقد سبق أن صرح أبو الغيط بأن خطة عمل هذه السياسة قد بدأت بإعلان سياسي بين الطرفين تضمن مصر من خلاله اتفاقاً جديدة تزدى إلى تطوير التعاون مع إحدى القوى الدولية الرئيسية لفئة المصالح القومية لمصر، وأن هذه الخطة ما هي إلا رسالة موجهة إلى جميع شركاء مصر في المجتمع الدولي لتأكيد عزمها للإنتاج في المنظومة الدولية الشاملة عن طريق:

* تعزيز الحوار السياسي مع الشركاء الأوروبيين يفرص مع مصر على المستوى الإقليمي .
* إتاحة الفرصة لتدعيم إمكانيات المؤسسات الوطنية في الشراكة السياسية والعلاقات السياسية.
* فتح المجال أمام تعزيز حرية انتقال السلع والخدمات ورؤس الأموال والأفراد

* معاملة المهاجرين المصريين معاملة عادلة في دول الاتحاد الأوروبي
* الاستفادة من الإمكانيات التي تتيحها سياسة الجوار في مجالات البحث العلمي والتنمية التكنولوجية.

* الاستفادة من الإدارة التحويلية الأوروبية الجديدة في سياسة الجوار الأوروبي
لقد أمكن التوصل إلى إتفاق مع الجانب الأوروبي لبحث فرص إستفادة مصر من المزايا الإقتصادية التي توفرها السوق الأوروبية الموحدة، وتعميق العلاقات مع الاتحاد الأوروبي، ولذا سيتم تنفيذ خطة العمل من طريق مجلس

المشاركة ولجنة المشاركة واللجان الفرعية، ومن المتوقع أن تصل مدة التنفيذ من 3 إلى 5 سنوات.

وقد عقد المهندس محمد منصور وزير النقل عدة جلسات حيث عرض على مسئولى الإستثمار الأوروبي والمفاوضة

بشبكة نقل متقدمة الأوروبية، وتعميق العلاقات مع الاتحاد الأوروبي، ولذا سيتم تنفيذ خطة العمل من طريق مجلس المشاركة ولجنة المشاركة واللجان الفرعية، ومن المتوقع أن تصل مدة التنفيذ من 3 إلى 5 سنوات.

النسبة الحالية التي لا تتجاوز 1% . كما تم الإتفاق على إرسال وفد رسمي من المسئولين الأوروبيين إلى القاهرة لمناقشة تفاصيل هذه المشروعات، ويبحث فرص التعاون المشترك في تنمية القطاع البحري،

هذا وقد ناقش الوفد المصري مجموعة من المشروعات التي تقدم التعاون مع دول الجوار الإفريقي والتعاون بين مصر والسودان يقدم من الاتحاد الأوروبي أطرح مشروع تطوير المجرى الملاحي شمس

و- زامبيزي، بجانب مشروعات طرق وسكة حديد ونقل نهري لريت بين مصر والسودان .

إن إهتمام خطة عمل سياسية الجوار الأوروبية مع مصر في الدورة الثالثة لمجلس الشراكة المصري الأوروبي التي عقدت في بروكسل تعبر من الأهمية بمكان لا تقتصر من تعاون مشترك في كافة القطاعات

من تعليم وثقافة ومجتمعات ونقل وزراعة بجانب الإستعانة ببرنامج الدعم المالي والفني والأوروبي الذي تصل قيمته إلى 558 مليون يورو خلال الفترة من عام 2007 إلى عام 2010 .

وتتمنى النجاح لهذه الخطة كما سبق أن نصح المؤتمر الأوروبي مستشارى وزراء البيئة الذي إستضافته مصر في نوفمبر 2006، والذي تم فيه إهتمام مبادرة إزالة التلوث

من البحر المتوسط عام 2020

عاصم السيد أحمد



الافتتاح المنشورة لا تعبر بالضرورة عن رأى المجلة وإنما تعبر عن آراء كتابها ويجوز إعادة النشر مع الأمانة العامة للمصدر
من أجل الشركات الرباعية في تحقيق انتشار أوسع وزيادة مبيعاتها بادوا بالاتصال لتجديد مساحة الإعلان



شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى الشركات الرائدة العاملة في مجال تداول الحاويات والبضائع بميناء بورسعيد ومنطقة الشرق الأوسط وقد أنشئت الشركة لتحقيق الأهداف التالية :

- تقديم أفضل الخدمات والتسهيلات لبواخر الحاويات من مختلف الأجيال التي تتولى محطة حاويات الشركة.
- تطوير التشغيل عن طريق أحدث النظم التكنولوجية والعلمية في تداول الحاويات لتحسين خدمات المحطة وتحقيق أعلى إنتاجية تنافسية عالمية .
- زيادة معدلات التداول عاماً بعد عام حتى وصلت الى أكثر من ٩٠٠٠٠ حاوية مكافئة في ٢٠٠٦/٢٠٠٥ م .
- تداول البضائع العامة والحبوب الصب بأمان وبأقل تكلفة وأعلى كفاءة من خلال الموارد البشرية ذات الخبرة العالية .

نشاط تداول الحاويات

- ساحة الحاويات ٢٤٣٥٠٠
- الطاقة السنوية المخططة ٨٠٠٠٠ حاوية مكافئة .

المعدات :

- ٧ ونش رصيف عملاق .
- ١ ونش رصيف متحرك . ونش ساحة عملاق (RTG)
- ٣ ونش ساحة (R.S) ٧ جرار موانئ بالمقطورة .

نشاط تداول البضائع

- يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضاعة العامة والحبوب الصب .
- الطاقة التخزينية للبضائع الصب ٨٠٠٠٠ طن .
- معدل التداول ٨٠٠٠ طن / يوميا .

البناء الجانبي

- يقع على مساحة ٢٥٠٠٠ بمدينة العاشر من رمضان .
- طاقة المحطة ٦٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٢٢٠٠٠

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

www.mscegypt.com

مستودع
مستودع
مستودع

**m
SC**
EGYPT



Daring to be different

Hot Line 19673 (19 MSC)

Head Office: 55 Sultan Hussein St.

Tel: +203 48 55 001 (9 lines)

Fax: +203 48 55 002

Royal Logistics

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



- Ocean and Air Freight Services
- Consolidation
- Customs Clearance & Documentation with Electronic Data Interchange (EDI)
- Warehousing & Distribution
- Removals
- Fairs & Exhibitions
- Project Logistics
- Inland Transport
- Insurance Door To Door Coverage

- * How did we arrive at Solution for this difficult equation ?
- * How could we have the ability to break the routine?
- * How could the cost of time element becomes zero ?

With us costs reduced . . with us quality is increased.

Electronic Procedures . .

Distinguished Administration.

You can count on us at all times under all circumstances for electronical customs clearance of your imported and exported cargoes specifically in Sokhna Port and Egyptian Ports in general

Cairo Office : 29 Farid St, Heliopolis, Cairo, Egypt
Tel.: +202-4149944-4184423-4184283 --- Fax: +202-4184428-4148877
Alexandria Office: 10 Al Mathal Al Romany - El Messallah- 2nd floor
Tel.: +203 - 4838952 - 4838951 --- Fax: +203 - 4877792
Sokhna Port Office: Sokhna Port Suez, Egypt
Tel.: +2062-3710050-3710219 --- Fax: +2062-3710051-3710221
Port Said Office: 21 El Gabarty Street, Port Said, Egypt
Tel.: +2066-3352940-3352941 --- Fax: +2066-3352943
Cairo Airport Office: International Cairo Airport
International Export Center - Office N°204
Tel. Direct: +202-2671468-2670671-2670672- EXT. 204





عرض إنجازات مصلحة الجمارك في سنتين

يوليو 2004 - نوفمبر 2006



كلية مخاطر التهريب

• دعم النمو الاقتصادي من خلال رفع القدرة التنافسية الخارجية للصناعة المحلية والقطاع الخاص
• تحقيق الإنجازات بالإنجازات الدولية
• تعزيز القدرة التنافسية وإنشاء علاقة شراكة مع المجتمع التجاري

التعريفات الجمركية الجديدة

- 1 - سحرت التعريفات الجمركية الجديدة بالقرار الجمهوري رقم 39 لسنة 2007 وفقاً لجدول التعريفات الصادر من منظمة الجمارك العالمية
 - 2 - تم تبسيط الهيكل التعريفي وخفض الحد الأدنى للقياسات لـ 30%
 - 3 - تم خفض متوسط فئات التعريفات من 99 إلى 66.9%
 - 4 - أدى هذا التغيير إلى الحد من التفتيش في التعريفات الجمركية
 - 5 - تيسير تطبيقها على العاملين والمتعاملين
 - 6 - رفع كفاءة أداء التعريفات الجمركية
 - 7 - الزيادة في فاعليتها في تحقيق أهدافها وإعترافاً إحدى الأدوات الرئيسية في رسم السياسة الاقتصادية والمالية للبلاد
- تم فتح باب المشاركة من جمهور المجتمع التجاري وتناول الإيجابية في الإستثمارات السادة رؤساء المطامير ورؤساء الإدارة المركزية لكي يلموا بنفس

دعاً للمهندس حسام لهيطة رئيس غرفة ملاحاة الإسكندرية والاستاذ عبدالعال علي عضو مجلس إدارة شعبة خدمات النقل الدولي مسئولها الجمارك المصرية في لقاء ضم رجال الأعمال والتعاملين مع الجمارك وقد حضر اللقاء الأستاذ أحمد إسماعيل وكيل أول وزارة المالية ورئيس قطاع الجمارك والاستاذ عادل رضوان وكيل أول وزارة المالية ورئيس قطاع الجمارك والشرطة وبناءً على القرارات والاستاذ علي عبد الرزاق رئيس الإدارة المركزية لقطاعية القيمة والمضاد والاستاذ حمدي عبد الحامدي رئيس المنطقة الاقتصادية الشمالية والغربية والاستاذ محمد أبو العال رئيس الإدارة المركزية لتطوير والتطوير والإصلاح الجمركي والاستاذ أحمد سعودي رئيس الإدارة المركزية لجمارك الإسكندرية والاستاذ حسين رئيس الإدارة المركزية لجمارك الدخيلة وقد قام بالإشراف على اللقاء الأستاذ إبراهيم شلبي مدير العلاقات العامة لتطوير والإصلاح الجمركي

وقام السيد الأستاذ محمد أبو العال رئيس الإدارة المركزية لتطوير والإصلاح الجمركي بتقديم عرض عن إنجازات الإدارة المركزية لتطوير والإصلاح الجمركي

والأهداف الإستراتيجية لمصلحة الجمارك المصرية هي

- 1 - تنمية الموارد البشرية من خلال البرامج التدريبية وبناء القرار مع تصميم هيكل تنظيمي فعال يدعم عملية إتخاذ القرار أخذاً في الإحتياجات الفعلية والممارسات الدولية مع توفير بيئة مناسبة للتنافسية
- 2 - مراجعة التشريعات والتأكد واستمرار من ملاءمتها لطرق وتغيرات العمل الجمركي مع التعديلات والتغيرات واحتوائها إلى جهة الإهتمامات لتتغير ما يلزم يشهدها
- 3 - تنمية الجمارك واستيعاب المتغيرات الاقتصادية الجمركية وذلك بالممارسات الجديدة مع تجهيز البنية التحتية اللازمة لذلك.

الرؤية

- تطوير الجمارك المصرية لكي تكون إدارة جمركية حديثة ذات كفاءة
- وضوح ومرونة وبشفافية إظهار القانون
- إعتبار المواطن ملائلاً لا مخاضاً
- تفويض السلطة وتحديد حقوق الموظفين
- وستتأهلها
- بوضع أعلى المعايير العالمية والمفضل
- الممارسات الدولية
- تسهيل حركة التجارة الدولية دون الإخلال
- بالرقابة الجمركية اللازمة لتأمين البلاد ضد



المهندس حسام لهيطة الأستاذ عبد العال علي

بحث ملاحى لتفعيل الصادرات المصرية مباشرة إلى أوروبا



جمال مصيلحي

محمد مصيلحي

في خطوة مهمة لدعم صادرات الخضر والفاكهة مباشرة إلى الدول الأوروبية أكد محمد مصيلحي رئيس شركة "فيراتز إن إي" (FERRIES) في لقاء مع رؤساء أسبانيا في الإسكندرية على اليونان لخلق الشاحنات والتزلات البرية التي تشمل شحنات الخضر والفاكهة الطازجة لخلقها مباشرة عبر الطريق البري إلى الأسواق في كل من هولندا وإنجلترا وإيطاليا.

وأضاف أن كلا من الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية والمهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة والمهندس محمد لطفي منصور وزير النقل بدأوا جهوداً كبيرة لتقديم التسهيلات الخاصة بتشغيل خط الشط وهو ما ساهم بالفعل في تحقيق نجاح كبير تمثل في مضاعفة كميات الصادرات من الخضر والفاكهة إلى الدول الأوروبية خلال الأشهر الأخيرة من جانب قال عمرو مصيلحي نائب رئيس الشركة أن عمليات نقل الشاحنات والكميات المطلوبة تصديرها يتم بالتنسيق مع الوكيل التجاري الذي تشتهر شركة "فالكون" حيث يتم تنظيم وتزويد الشحنات بالتعاون مع هذه الشركة. وأضاف أن الخط ساهم بالفعل في تنشيط الصادرات المصرية من الخضر والفاكهة إلى الدول الأوروبية خاصة أنها تسهل الملاحة من الأراضي المصرية إلى هناك في مدة لا تتجاوز 6 أيام.

كيف تضمن مستوى خدمة ممتاز عند إختيارك لشركة الشحن؟



مهمة الجيدة والإحتراف في التعامل مع العمليات اللوجستية ومتطلبات العميل و يمكن التحقق من ذلك بطرق سهلة الفهم وأسم الشركات للتعامل معها والتأكد من أن الاتصال بهم حيث أن التفتيش من عدمه هو أحد العوامل في إختيار شركة الشحن.

بالإضافة إلى ذلك فإن يتبع أهمية قيام الشركة بالتأمين على سلعها البضائية بتأمين Liability Insurance و عند الخسارة البضائية التي تسلمها أو فقدانها يمكن من الحصول على التعويضات و Omission Error و عند فقدان البضائع يمكن من إتمام الإطلاع على بوالص التأمين و إستحقاق مبالغه منها و عند إختلاف البضائع يمكن من إتمام إتمام كذا في بعض حقوق و التزامات و مستحقات كل طرف و شروط الدفع و سبل و مكان التفتيش أو التفتيش إن وجد و كذا الإطلاع على الشروط التجارية العامة حيث أنها غالباً ما تكون ذات نبيذ المتأخر.

وأخيراً فإن الخبرة في إختيار مرسل البضائع كتحريك في العملية اللوجستية ليست فقط بالاعتماد على الرتب من أهمية العميل في أسعار تنافسية بإعتبار أن السعر من أهم عوامل نجاح الصنف التجاري ، كما تظهر أهمية وسرعة إتمام العمليات اللوجستية بتوافق حسب إحتياجات العميل اللوجستية الخاصة و في الوقت المناسب بالإضافة إلى المساعدة القوية من مرسل البضائع في الأزمات وحتى بعد إنتهاء العملية .



في لقاء مع المهندس / محمد حاتم القاضي - نائب رئيس مجلس إدارة مجموعة شركات كادام (كادام للملاحة - جلوبال فورتيفيكيشن المصرية - كادام ترافل - سي ترين لوجيستك) - حول كيفية إختيار البعلاء لشركتنا ويؤكد الشمن (مجلس Freight Forwarders) لفهم جيد عند أدنى من مستوى الخدمة اللوجستية إلى العملاء من معات شركات تصدير واستيراد فضلا ،

أما بما يجب أولاً من أن شركة الشحن هي أحد أعضاء شعبة خدمة إختيار الدول في معرض EIFEFA التابعة للتجارة بالإسكندرية و إلى الجهة المختصة بتشغيل تعاملات الشحن في خدمات النقل الدولي في مصر بأن تكون الشركة عضو في اتحاد الشركات الفروين FIATA و إلى الجهة المختصة بتشغيل تعامل شركات النقل الدولي في العالم كما إن إطلاع الشركة على أحدث التقنيات الخاصة بخدمات النقل واللوجيستيات بالإضافة إلى إتصاله إلى عضوية اتحاد البائعين جوا المارitime باسم IATA لشركات التي تراسل أعمال الشحن الجوي و يمكن بسهولة معرفة كل من مواقع التوكيلات.

كما يفضل الشمن أن الشركة التي سوف تكلف بأعمال الشحن تتمتع بشهادة تأكيد الجودة أيزو 9001/2000 حيث أن ذلك سوف يركز حرص الشركة على جودة خدماتها الخوارة المعاملات و أهداف سياستها إن تميز الأخيرة شرط أساسي في تحديد شركة الشحن المناسبة لشركة كذا أو كذا ، وهو ما يضمن

البيان	البيانات الجمركية	العمل الجمركي	جوازات العرض	الضمان	إجمالي	معدل زمن الإخراج		خارج التقييم	عدد التقييمات	التحكم
						جوازات	إجمالي			
المركز المؤخر	545	1.3 ساعة يوم	21.59 ساعة يوم	38.85 ساعة يوم	61.74 ساعة يوم	1.90 يوم	4.02 يوم	519	26	1
الإجراءات المركزية التابعة	12546	0.92 يوم	1.20 يوم	1.90 يوم	4.02 يوم	1.90 يوم	4.02 يوم	10175	2371	13

معدلات قياس الأداء
لإدارة المركزية للمنطقة
الشامالية والغربية
(عن شهر يناير 2007)



بناء على الاجتماع الذي تم بين السيد المهندس / محمد مصيلحي نائب رئيس مجلس إدارة غرفة ملاححة الإسكندرية مع السيد المهندس / منصور وزير النقل وشرح سياسته لأبعاد القرار رقم 521 لسنة 2003 والخاص بتحويل ميثاق الموانئ لرسم جنيته مصري على كل طن من بضائع الترانزيت وتأثيره السلبي على الوكلاء الملاحيين إزاء هذا القرار بآثر رجعي فقد تفهم السيد وزير النقل الأبعاد السلبية لهذا القرار وإنعكاساتها السلبية على الوكلاء الملاحيين، وقد اجتمع السيد المهندس وزير النقل مع السيد اللواء مختار عمار رئيس قطاع النقل البحري والسادة رؤساء ميثاق الموانئ وأصدر تعليماته الفورية بسرعة إيقاف العمل بهذا القرار لمنع إعداد دراسة كاملة متأنية.



المهندس / محمد منصور المهندس / محمد مصيلحي اللواء مختار عمار

أخبار من فوق السحاب



ضوابط موسم الحج القادم

وضعت مصر الطيران ضوابط جديدة لموسم الحج القادم تقضي بإعادة توزيع حصص المقاعد على متن الرحلات على شركات السياحة والهيئات الدينية والشركات والقرعة والهيئات والترانزيت والرحلات الخاصة لنقل حجاج أفريقيا، وسيتم تخصيص ما بين 20 و 50 % من قيمة التذاكر التي سيتم حجزها حسب الجوية التي يتم تخصيصها من الطائرات خلال عمليات الهبوط والإقلاع.

إيرادات مطار القاهرة الدولي

زيادة سعر تذاكر الأطفال
طالب الإتحاد الدولي للنقل الجوي "إياتا" ضرورة زيادة قيمة تذاكر الأطفال من عامين إلى 13 عاماً بنسبة 6% وقد قامت شركة مصر للطيران بزيادة أسعار التذاكر العادية من 67% إلى 75%.

برنامج "التوقف في دبي"

حققت شركة طيران الإمارات نمواً كبيراً في مبيعات برنامج "التوقف في دبي" لركاب المصيرين خلال عام 2006 حيث بلغت نسبة هذا النمو خلال العام الماضي 385% بالمقارنة لعام 2005، ويستفيد من هذا البرنامج المصيرين المسافرين بين دبي سواء في رحلة الذهاب أو العود.

سماوات مفتوحة مع اليمن

توالت إتفاقيات السماوات المفتوحة بين القاهرة وصنادع بفرض دعم الحركة الجوية والسباحة بين مصر واليمن، ويتم بموجب هذه إتفاقيات تشغيل مصر للطيران رحلات مشتركة مع الخطوط اليمنية إلى مدينة عدن وقد سبق أن وقعت مصر إتفاقية أخرى مع الملكة العربية السعودية.

شركة طيران للخطوط الداخلية

تبدأ مصر الطيران من بداية يونيو القادم في تشغيل شركتها الجديدة لإكسبريس، الخطوط الداخلية والإقليمية، حيث تشمل الشركة طائرتي "كران إير" في شهر مايو المقبل من الصلقة التي تم التعاقد عليها وتكلف 160 مليون دولار، وقد أكد المهندس محمد حسن رئيس الشركة أن التشغيل سيبدأ بمواعيد مناسبة للركاب على مدار اليوم بمسافر أقل من مصر للطيران.

أسعار جديدة للخدمات

صرح المهندس عبد الرحمن شريف رئيس شركة مصر للطيران للخدمات الأرضية بأنه تم الإتفاق مع المصنوعين بشركة الخطوط الجوية على تبادل الخدمات الأرضية بين الشركتين كل في مطارها، وذلك بغرض تحقيق التوازن المالي بين نفقات كلا الشركتين في الخدمات الأرضية وهذا لقد تم تحديد أسعار جديدة للخدمات.

زيادة حركة السياحة بالأقصر

صرح الدكتور سمير حرج رئيس المجلس الأعلى لمدينة الأقصر بأن هناك زيادة في حركة السياحة إلى المدينة منذ ظهور مطار الأقصر، حيث بلغ متوسط الزكاب في الموسم الحالي ثلاثة ملايين راكب، ويستتبع هذا التطوير أية زيادة في حركة السياحة على مدى 15 عاماً المقبلة، ويعتبر مطار الأقصر أفضل لمطار ليل القاهرة في أوقات الذروة.

التذاكر الإلكترونية في الخليجية

قامت شركة الخليج بترسيم نطاق تطبيق نظام إصدار التذاكر الإلكترونية ليشمل الخطوط الجوية البريطانية وطران نسبة تطبيق هذا النظام إلى 70% في شبكتها.

ترشيح الأكاديمية لجائزة الأيزو

رشدت الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري برئاسة الدكتور جمال مختار البناينة التي أعلنتها منظمة الأيزو العالمية لأفضل جامعة قامت بإعداد وتنفيذ دورات أو برامج تتعلق بالمواصفات والجودة وقد تقدمت الأكاديمية في المسابقة ببرامج معهد الإنتاجية والجودة التابع لها لتل هذا الجائزة وفقرها 15 ألف فرنك سويسري

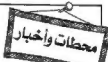


حاجز أمواج لبرنامج الدخيرة

طالب المسئولون بوزارة النقل بسرعة تخصيص المبالغ اللازمة لإقامة حاجز أمواج بعينها، السخية وذلك لرفع كفاءة عمليات التداول أثناء الشحن والتفريغ للسفن داخل الميناء والتحد من قوة الأمواج القادمة من البحر التي تؤثر على كفاءة الشحن وضمان الأرصطة وجانب التكاليف على الأرصطة وتبلغ تكلفة الحاجز 60 مليون جنيه

بوليصة موحدة لثلاثة خطوط ملاحية

يتم في شهر مايو القادم جمع خدمات ثلاث خطوط ملاحية هي هاتسارمين وإيطاليا ماريتا والفرنسين في بوليصة واحدة تحت اسم لفرجين "لين" وقد صرح بهاء بدر العضو المنتدب لجمعية الخليج العربي للنقل البحري والتجارة أن هذا الجمع يهدف إلى تحسين كفاءة النقل لعدم حركة التجارة الخارجية وأن الخدمات التي تقدمها لفرجين تهدف إلى دعم ميناء الإسكندرية بإستراتيجية من الموانئ البحرية لخطقة شرق البحر الأبيض.



محاضرات خريفية ملاحية الإسكندرية من الفترة 4/1 إلى 4/23

2007/4/15 2007/4/19	2007/4/5 2007/4/1	20	دورة المصادر (خمس أيام)
		2	محاضرة من الإقرار الجهمركي والإجراءات الجهمركية
		2	تدريب عملي شركة تيارك
		2	الرقابية
		2	محاضرة الإجراءات الرقابية والفحص
		2	تدريب عملي شركة تيارك
		2	محاضرة من إجراءات دخول البضاعة
		2	تدريب عملي شركة الحلول
		2	محاضرة من تخزين وشحن الحاويات، الجمارك
		2	تدريب عملي شركة الحلول
		2	محاضرة من تخزين وشحن الحاويات، الجمارك
		2	تدريب عملي شركة الحلول
		2	محاضرة من تخزين وشحن الحاويات، الجمارك
		2	تدريب عملي شركة الحلول
2007/4/23	2007/4/1		دورة فنية للتكامل مع النظام الإكسترنالي (يوم واحد)

نظرة موانئ البحر الأحمر

الاثنين 2 أبريل 2007
فندق ماريديان شاليه بوليس - القاهرة

تحت إشراف
الجمعية العربية للملاحة

تحت رعاية

معالي وزير النقل
المهندس محمد منصور

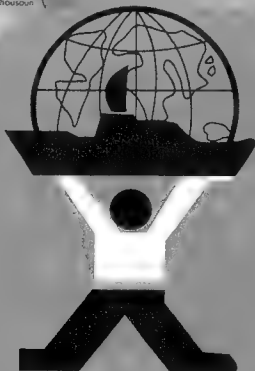
بالاشتراك مع
الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر

بإشراف
شركة تنمية ميناء السخنة
شركة ماريداياف للخدمات البحرية
الهيئة العامة للبترول
شركة نما للملاحة

MITCHELL JR. SERVICES

- * Support Commercial Vessels calling on Egyptian ports
- * Disptach Cargo (Loading / Discharging)
- * Ready to replenish bunker - luboil

The main function is saving time for shipowners, as well as protecting their interests and providing financial assistance

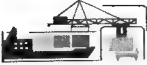


Mitchell JR. Co. Egypt

PORT SAID HEAD OFFICE : Memphis & Babil Street, P.O. Box : 1217
Tel.: 20 66-228 590 - 338591 / 2/3/4 - Fax : 2066 - 235 508 - 338594 - Tlx: 63157 LAMIUN

Email: mitjrson@idsc.net.eg
mitjrson@bec-online.com

U.S.A.-BRANCH: Tel.: 001- 410-5869548 & Fax: 001-410-5869549



وزارة التجارة
الشركة العامة للتجارة البحرية والبحرية
شركة الإسكندرية لتداول الحبوب والبضائع

مستودع البضائع

يسر شركة الإسكندرية لتداول الحبوب والبضائع رائدة شركات تداول الحبوب والبضائع بالجمهورية أن تعلن عن بدء تشغيل المستودع الجمركي الجديد التابع للشركة بمنطقة البشري اعتباراً من ١٥ سبتمبر ٢٠٠٦.

الوصف العام:

- تبلغ مساحة المستودع ٨٢٧٠ متر مربع دور أرضي وأربعة أدوار متكررة.
- يتوفر بالمستودع مجموعة من المصاعد الكهربائية خاصة بالبضائع حمولة ٣ طن.
- موقع متميز بمنطقة البشري القريبة من حدود ميناء الإسكندرية ويرتبط بشبكة الطرق الرئيسية بالمنطقة كذا القرب من كوبري القباري - باب (٢٧) المؤدى إلى الطريق الدولي الساحلي وباقي الطرق الرئيسية (الصحراوي - الزراعي).



- المستودع مؤمن عليه ضد المخاطر المختلفة ومزود بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية وكذا نظام إنذار مبكر ضد الحريق.

نشاط المخزن:

- تخزين جميع أنواع البضائع الواردة (F.C.L) - (L.C.L) ما عدا البضائع الخطرة والمواد الغذائية والأنوية.
- تخزين السيارات الخاصة بنظام الإفراج المؤقت (الترينتيك).
- التفريغ الفوري لمشمول الحبوب وسرعة إعادة الفوارج لتوفير غرامات التأخير.
- تقديم خدمات تداول البضائع بسهولة وسرعة ومرونة.
- بالمخزن مجمع جمركي متكامل مجهز بالحواשב الآلية لإنهاء كافة إجراءات التخليص الجمركي سواء الكلي أو الجزئي للرسائل بدون حد أدنى.
- إمكانية التأجير السنوي لمساحات تخزينية.
- تعربة متميزة ومنافسة.

نرحب بتهريفكم لمقر المستودع للتعرف على إمكانياته وخدماته.

العنوان: مستودع البشري الجمركي شارع البشري - القباري - الإسكندرية - تليفون: ٠٣/٤٤٥١١١٥

لعزيد من المعلومات يرجى الاتصال بالشركة على الأرقام الآتية:

نفس: ٠٣/٤٤٦٢١٢٤

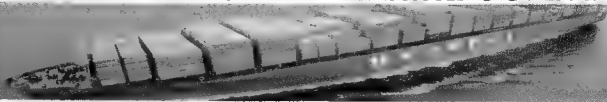
نفس: ٠٤٥٦٦ A.C.H.UN

Website: alexcont.com

E-mail: alexcont@alexcont.com



HYUNDAI MERCHANT MARINE CO. LTD.



EGYPT - FAR EAST SERVICE SCHEDULE

		VOY	Genoa	Barcelona	Fos	Damietta	Singapore	Hong Kong	Shanghai	Kobe	Shaoou	Port Kelang
EASTBOUND	Kaga	025 E	25-Mar	27-Mar	29-Mar	2-Apr	14-Apr	18-Apr	20-Apr	22-Apr	24-Apr	29-Apr
	B. Raya Dua	058 E	1-Apr	3-Apr	5-Apr	9-Apr	21-Apr	25-Apr	27-Apr	29-Apr	1-May	6-May
	Sirius	058 E	8-Apr	10-Apr	12-Apr	16-Apr	28-Apr	2-May	4-May	6-May	8-May	13-May
	B. Pelangi Dua	059 E	15-Apr	17-Apr	19-Apr	23-Apr	5-May	9-May	11-May	13-May	15-May	20-May
	Kuala Lumpur	001 E	22-Apr	24-Apr	26-Apr	30-Apr	12-May	16-May	18-May	20-May	22-May	27-May
	Canopus	055 E	29-Apr	1-May	3-May	7-May	19-May	23-May	25-May	27-May	29-May	3-Jun
	S. Azul	041 E	06-May	8-May	10-May	14-May	26-May	30-May	01-Jun	03-Jun	05-Jun	10-Jun
	Kaga	026 E	13-May	15-May	17-May	21-May	02-Jun	06-Jun	08-Jun	10-Jun	12-Jun	17-Jun
	Seattle	002 E	20-May	22-May	24-May	28-May	09-Jun	13-Jun	15-Jun	17-Jun	19-Jun	24-Jun
	Sirius	059 E	27-May	29-May	31-May	04-Jun	16-Jun	20-Jun	22-Jun	24-Jun	26-Jun	01-Jul

		VOY	Shanghai	Kobe	Shaoou	Hong Kong	Singapore	Port Kelang	Damietta	Genoa	Barcelona	Fos
WESTBOUND	Sirius	058 W	16-Mar	18-Mar	20-Mar	21-Mar	24-Mar	25-Mar	4-Apr	8-Apr	10-Apr	12-Apr
	B. Pelangi Dua	059 W	23-Mar	25-Mar	27-Mar	28-Mar	31-Mar	1-Apr	11-Apr	15-Apr	17-Apr	19-Apr
	Kuala Lumpur	001 W	30-Mar	01-Apr	03-Apr	04-Apr	07-Apr	08-Apr	18-Apr	22-Apr	24-Apr	26-Apr
	Canopus	055 W	6-Apr	8-Apr	10-Apr	11-Apr	14-Apr	15-Apr	25-Apr	29-Apr	1-May	3-May
	S. Azul	036 W	13-Apr	15-Apr	17-Apr	18-Apr	21-Apr	22-Apr	2-May	6-May	8-May	10-May
	Kaga	026 W	20-Apr	22-Apr	24-Apr	25-Apr	28-Apr	29-Apr	9-May	13-May	15-May	17-May
	Seattle	002 W	27-Apr	29-Apr	01-May	02-May	05-May	06-May	16-May	20-May	22-May	24-May
	Sirius	059 W	04-May	06-May	08-May	09-May	12-May	13-May	23-May	27-May	29-May	31-May
	Antares	062 W	11-May	13-May	15-May	16-May	19-May	20-May	30-May	03-Jun	05-Jun	07-Jun
	Kuala Lumpur	002 W	18-May	20-May	22-May	23-May	26-May	27-May	06-Jun	10-Jun	12-Jun	14-Jun

Feeder Connections

* VIA SINGAPORE

Bangkok, Belawan, Calcutta, Cebu, Chennai, Chittagong, Dhaka, Haifa, Ho Chi Minh, Jakarta, Laem Chabang, Madras, Manila, Palembang, Panjang, Pasir, Gudang, Penang, Port Kelang, Semarang, Surabaya

* VIA HONG KONG

Foshan, Guangzhou, Huangpu, Macao, Shantou, Shekou, Shenzhen, Xinfeng, Yantian, Zhongshan, Zhuohai

* VIA SHANGHAI

Nanjing

FOR MORE DETAILS & BOOKING PLEASE CONTACT

Alexandria Head Office Tel: 03 4840680 Fax: 03 4848326

Cairo Sales Office Tel: 02 3450216 Fax: 02 3445734

Damietta Office Tel: 057 291777 Fax: 057 291777

Port Said Office Tel: 066 3344018 Fax: 066 3344017

www.kadmar.com

معهد تدريب الموانئ

الندوة الدولية الثالثة والعشرون للموانئ

التقنيات الحديثة في الموانئ بتنظيم من معهد تدريب الموانئ

تفطية / ياسمين عبد المجيد

تحت رعاية معالي المهندس محمد منصور وزير النقل عقدت الندوة الثالثة والعشرون للموانئ تحت عنوان «التقنيات الحديثة في الموانئ» بتنظيم من معهد تدريب الموانئ، وبالتعاون مع اتحاد الموانئ البحرية العربية وأكاديمية اللويدز البحرية بلندن في الفترة من 18 - 20 فبراير الماضي بقاعة الزهراء بمنداق هيلتون جرين بلازا - الإسكندرية.

وأسس الحضور الكفيف لرجال نقل البحر ونخبة من رجال الأعمال ورؤساء هيئات الموانئ وأعمالهم بطاوع النقل البحري والأكاديمية العربية للتعليم والتكنولوجيا والنقل البحري ورجال الإعلام والصحافة.

أعطى المهندس محمد منصور وزير النقل في كلمته التي ألقاها نهاية عنه، لواء بحري مفتاح همار رئيس قطاع النقل البحري أن الوزارة تولي اهتماماً كبيراً بتنمية الموارد البشرية بتوفير

على مدار ثلاثة أيام ومن خلال 6 جلسات ناقشت الندوة 22 ورقة بحثية مقدمة من (مصر - إنجلترا - فرنسا - ألمانيا - إيطاليا - كندا - دولة الإمارات العربية - السودان - نيجيريا).

سلط من خلالها الضوء على التطورات والمستجدات التي طرأت على نماذج لإدارة الموانئ والنقل البحري بكافة قطاعاته. كما أن التطورات التكنولوجية السريعة والمتلاحقة التي يمر بها العالم اليوم قد جعلت التحديات التي تواجه الموانئ ومجتمعاتها أكثر شمولاً من أي وقت مضى.

أكد الدكتور حمدي حسان مدير معهد تدريب الموانئ أنه من المعروف أن كافة الأداء بالوانئ تعتمد على منظومة التشغيل - تكنولوجيا المعدات

اللازمة لكافة الموانئ البحرية متشعبة مع الاتجاهات العالمية وتوصيات الأمم المتحدة للتجارة والتنمية unctad ومنظمة العمل الدولية (ILO).

المعلومات، وقد شمل التطوير تطوير برمجيات محاكي الأوتيار

مؤكداً أن شعار الفعالية الجيدة في الوقت المناسب والتكلفة المثبتة من أهم عناصر النجاح للمنظمة النقل البحري.

معهداً أن المعهد قام بتطوير البرنامج التبادلي للتعامل مع التقنيات الحديثة في مجال المعدات ونظم تكنولوجيا المعلومات، وقد شمل التطوير

تطوير برمجيات محاكي الأوتيار

إشياء محاكي قيادة الشاحنات

تأقى الشاحنات بالوانئ والطرق

استحداث محاكي الإدارة الإلكترونية في الموانئ

البحرية بهدف دعم وإعداد الكوادر البشرية اللازمة

التعامل مع تقنيات نظم الإدارة الإلكترونية.

وأضاف أنه على الصعيد الدولي قام المعهد بتوقيع مذكرة تفاهم مع أكاديمية اللويدز البحرية بلندن.

وقد تم افتتاح المعرض الخامس عشر للمعدات والتقنيات البحرية في اليوم الأول للندوة.



وكان ملخص الجلسات كالاتي

تحت عنوان (خدمات الموانئ والنقل البحري) كانت

الجلسة الأولى برئاسة الريان عاطف حسن مروني

وقد تضمنت الجلسة عدة أوراق بحثية منها:

• شركة الإسكندرية الدولية لحطات الحاويات تحدث السيد

نهيول بيست حيث قام بإلقاء الضوء على ما تم إنجازه من مشروعات وتجهيزات وإضافات لسعات التداول تم استعراض برامج التدريب المنبئة بالمحطة

• التواصل بين الموانئ والطرق الحديثة بالمواويل ووسائل



التكنولوجيا، تحدث السيدة شيرين وجدي مديرة التسويق بشركة رينغ التوزيع حول أنشطة شركة ألباسكوم وشركة رينج في أفريقيا وآسيا وميزاتها في أعمال الخدمات وتطوير الأداء وتمتيعها بالعلم.

• شركة كاتاليس. للسويس الحدايات تحدث السيد غلاب ليل جن المهندسة المتقنية لشركة من نشاط الشركة منذ إنشائها وما تم تجارته في المرحلة الأولى وعلى سلة تطويره على البيانات المتبعة في البرمجيات التالية والثالثات للسوق مشيراً إلى أهمية الشركة كترابيز من تجارة التوزيع.

وقعت عنوان (خدمات الموانئ والنقل البحري) الجلسة الخامسة برئاسة الأستاذ الدكتور عبد الحليم عيسى وفيه جاء فيها:

• تعظيم طابع الصيانة الحديثة واستخدام نظم إدارة (AMOS) استقرض من خلالها تطوير بيجان فيسبيدك شركة التكنولوجيا التطبيقية إدارة سيك تيل (Spec T&C) وأقرعت الورقة أهم التماثل التي يجب على نظم إدارة الأصول مراعاتها كما أوضحت الفرق المتصورة بين نظم تخطيط الصيانة قديماً وحديثاً واعداها حالياً على تفاعل بياناتها أيضاً رغم تزايد خطط الصيانة • تلبية استخدام الصندوق الأسود في أعمال الصيانة تحدث الزيان السيد محمد شعيشع عن تاريخ تسجيل بيانات الرحلات بداية وتطور ذلك إلى التسجيل الرقمي الإلكتروني وذلك بغرض تخطئ هذه البيانات في حالات الحوادث وبنيته إلى تصديق المنظمة البحرية الدولية على إلزام السفن باستخدام م صندوق الأسود بداية من العام 2008.

وقعت الجلسة الثالثة برئاسة البروفيسور إسماعيل مبارك استعرض من خلالها عدة أوراق بحثية.

• وعن التقييم الاقتصادي لمزايا مخططات خصمفة الموانئ الإقليميه يشرح المواني التجارية في نهجها تحدث الأستاذ / شيدام أونيسوي عن مميزات الخصمفة في الموانئ الأفريقية من رفع الكفاءة وإنتاجية وزيادة الاستثمارات وأثر ذلك في تحسين القدرة التنافسية ودور ذلك خلال تطوير أداء الموانئ التي تم تطويرها في القارة الأفريقية.

• عن أنشطة القومية المضافة بالموانئ ودور مدعى الخدمات القويستية تحدث الأستاذ / ياسمن محمد الميلاي معاصرة بمعد النق الدولي والوحيستيات الأكاديمية العربية والصير والتكنولوجيا والنقل البحري - مصر عن أهمية خلق القيمة المضافة من خلال إنشاء مراكز لويستية بالموانئ وأبرزت دور مدعى الخدمات القويستية في حل مشكلات سلاسل إمداد.

• وعن دور الموانئ في الموانئ في ظل التغيرات الحديثة تحدث الأستاذ عبد الحميد مرسى خير عن تطوير الأداء المتميز في خلال دراسة تطليلية لتطويرها في مراحلها المتعاقبة مشيراً إلى ضرورة تعديل قانون الجمارك بما يحقق تعبيراً "التقنيات الحديثة وربط الموانئ البحرية مع شبكة الموانئ".

• الممرات السيلية في التجارب الدولية لإدارة الهيكلة الإدارة تحدث الدكتور / محمد إبراهيم استعرضي بمعد تريب الموانئ - مصر حول التغيرات الحالية والمتخلصات إدارة الصنية ومدامى الهندسة الإبراهيمي ذلك من خلال دراسة ميدانية عن إعادة هيكلة بعض اللواصات.

وجرت الجلسة الرابعة بعنوان تطوير الموانئ برئاسة السيد اللواء يحيى / مختار عبد الواحد جرد رئيس قطاع النقل البحري - مصر استعرض من خلالها:

• تطوير الموانئ المصرية ودعم كفاءتها الأستاذ الدكتور إسماعيل مبارك رئيس مجلس إدارة والمضو المنتدب شركة تسيير مياه المستنق - مصر إلى المشكلات التي تواجه الموانئ المصرية من حيث الأسلاك والتأخير والفائق الاقتصادي وعلاقة ذلك بالتغيرات المتضاربة. وينتت الورقة الأهداف

الإستراتيجية المطلوب تحقيقها مع بيان الخطط والأساليب المطلوبة لتحقيق هذه الأهداف.

• رؤية إستراتيجية مستقبلية لتطوير الموانئ المصرية. اللواء / بحري / محمد زكي محمد أقرع الورق الاقتصادي الهام الدنيا، وأهمية تطويره ليصبح مركزاً للخدمات في منافس للاء، وأهمية ضرورة توفير الإمكانات الكاملة للميناء، وصولاً إلى ميناء مخطط.

• وحول جودة خدمات الموانئ، ومقتضىات تطوير الموانئ، الحورية جات كة الأستاذ / محمد غريب حول أهمية تطبيق نظم الجودة ومبادئها على خدمات الموانئ وأثره في تعظيم الفائدة ووضحت تطور معايير تقييم الأداء وبيئت الخطوات اللازمة لرفع مستوى الجودة في أداء الخدمة.

• نحو تطبيق نظام كة، نقل الدولي متعدد اليرسات في مصر المهندس / محمود سامي فية تحدث عن التطورات الحديثة في مصر النقل البحري وأثرها على الموانئ وتصوره تطوير الأسطول المصري وتدراسة عن موقف الأسطول المصري والأسلوب الأمثل لتطويره.

• عن التخطيط الإستراتيجي بدوره في تعزيز القدرة التنافسية لشركات النقل البحري تحدث الدكتور / أيمن السراوي عن مفهوم التخطيط الإستراتيجي وعلاقته بتعزيز القدرة التنافسية للموانئ وأثره في المستوى رفيع الإستراتيجية داخل كل مشاة كة للأعمال ثم خلال المجالات الوطنية ووصولاً إلى المستوى التشغيلي والقياس والمناخية.

الجلسة الخامسة برئاسة الدكتور / حاتم الكرواني مساعد رئيس الأكاديمية لشئون البعثات بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

• عن تحديث القضايا البيئية في موانئ البحر الأبيض قال الدكتور / يزار فرحات مدير معهد التدريب بالبحر الأبيض المتوسط - فرنسا أن تطور الموانئ البحرية في كرتها مجرد ملجا لرسو السفن إلى أن أصبحت مصدراً مافاً للقيمة المضافة، وأثره في المستوى رفيع الإستراتيجية داخل كل مشاة كة للأعمال ثم خلال المجالات الوطنية ووصولاً إلى المستوى التشغيلي والقياس والمناخية.

• عن أهمية شريط البيئية من خلال وضع السياسات البيئية على غرار ما فعلته دول الخليج العربي في ظل التلوث في البحر وأداء والتزيرة.

• والمعايير القياسية البيئية والصحة والسلامة في الموانئ الدكتور / الهنيس / منتر الأسدى أشار إلى هذا المفهوم وأثره على تصدير تحديث الأخطار والتحديات للسلاسة والبيئية البحرية وروشتت أثر ذلك على إقتصاديات الموانئ وتطورها المستقبلي وركزت الدراسة على وضع أسس قياس أداء الموانئ من جهة نة والسلامة والبيئية.

• عن دور الموانئ السوانية في معالجة التلوث بالمخلفات الصلبة وأثره في حماية البيئية البحرية تحدث الدكتور / محبوب حسن عن التهديدات البيئية لساحل البحر الأحمر في السودان

• عن تنامي الأنشطة الاقتصادية المضافة ووضوح الدور البيئي من وراء مخططات المدن وإك على الدور الهام لبيئية الموانئ السوانية بالتزامن مع السلطات الوطنية ملجا لهذه المخشكة.

الجلسة السادسة بعنوان الموانئ والتكنولوجيا المعلومات برئاسة الأستاذة هالة سعيد الشريد استعرض خلالها التطورات الحديثة في تسيير تيار للمعلومات الإلكترونية في أنشطة الجمارك تحدث الدكتور / وريتر رطيفيتر أستاذ مشارك - جامعة جنوا والسيدة فرانسيسكا أروبايا باحت - جامعة جنوا - إيطاليا عن الفجوة بين التقدم السريع في تكنولوجيا المعلومات والمفاهيم البيئية وأثقت

الفجوة على دور الجمارك وكيفية جعل معارفها ومعلوماتها متواجبة بالرقق الإلكتروني وأوردت الورقة أمثلة تطبيعية من آسيا وأوروبا.

المعلومات الكروانية على تحسين التنمية وحفظ الثقافات والاختلافات ما يجعلها نموذجاً عالمياً للتطبيق على الموانئ ناقشت الصيريات المحتملة، التا، التطبيق وكيفية تاتاليز.

وفي الجلسة الثامنة تم استعراض ملخص الأوراق البحثية وشروع التوصيات وهي كما يلي:

• النص في عقد الاستقلال المالي الخاص على نظم الصيانة الحديثة واستقدام نظم التشغيل الحديثة في إدارة الأصول في العمل بهدف تحديث نظم الإدارة العامة للصيانة الحفاظ على معدل الأداء والمالي قدرة البنية التحتية.

• النص في عقد الاستقلال القطاع الخاص بالاستخدام التقنيات الحديثة في التدريب خاصة استخدام الجاكيتات بتكنولوجيا المحطة في تدريب العاملين بمصحات تداول الصيانت وأعمال الأثراف والرفاهية البحرية والاستفادة من إمكانات المحاكيات القريبة المتوفرة بمعد تدريب الموانئ والأكاديمية لتعليم وتكنولوجيا والسفن البحرية،

• في مجال سلامة الأرواح على ظهر السفن وفي الخبرة المكتسبة من أعمال إنشغال صندوق جمع البيانات من البعثة 98، يعمى المؤتمر برلع توصية المنظمة البحرية الدولية على تبنى أعمال التطوير لخطا تسيير جهاز جمع البيانات (الصندوق الخاص) على ظهر السفن فيما يسمح بسهولة إنشغال في حالة حوادث النقل كالك تطوير جهاز

جمع البيانات بما يسمح بزيادة حجم المعلومات المخزنة من تشغيل السفينة، وما يسهل أعمال التحليل الفني لأسباب حداث النقل.

• العمل على امتداد تطوير ميكة الجمارك في باقي الموانئ المصرية والعمل على تحديثها بالمعلومات والبيانات عن كافة المتاملين عن الجمارك لتسهيل تدفق المتاملين.

• التركيز والعمل على إدخال وإنشاء خدمات القومية المضافة في الموانئ المصرية والبيئات من خلال إنشاء مراكز القويستية ومراكز التوزيع والخدمات التي أن أصبحت مصدر مافاً للقيمة المضافة ودور مدعى الخدمات القويستية في الموانئ.

• استكمال منظومة تطوير الموانئ المصرية توصى التدوة بأهمية العمل على سرعة إعداد التشريعات الخاصة بالنقل الحديثة السلاسل الناقية وذلك بالتنسيق بين وسائط النقل المختلفة في مصر ووزارة النقل ووزارة العدل، ويمكن الإقتداء

بإتفاقية الأمم المتحدة لنقل متعدد الواسط وقانون النقل تحديد الوسائل الحكومية التنمسية والقانون الجارى إعداده من قبل الأزب بالتعاون مع منظمة الاسكو.

• كة أعمال التحديث الهامة في البيئية الضخمة للموانئ المصرية فية يجب العمل على تنفيذها على مراحل خاصة تطوير البنية التحتية وتطوير البنية التحتية الخاصة بالبيئية أعتمدت وزارة النقل وذلك بتطبيق إعادة هيكلة الموانئ، لفرام وتحسينها

على ميقات أو شركات قابضة وتطبيق التطبيق الحاسبي التجاري وإعادة صياغة التشريعات الخاصة بالموانئ.

• تكديك الدولة الإستراتيجي والتطبيعية على جميع أنشؤات تعزيز القدرة التنافسية للنقل البحري والموانئ من خلال الخطط الإستراتيجية قصيرة المدى ومتوسطة المدى وطويلة المدى.

• العمل على توفير التسهيلات اللازمة في كافة الموانئ لاستقبال ومعالجة مياه الصابورة للحفاظ على المستويات البيئية والصحية والإقتصادية في الموانئ طبقا للمعايير القياسية الدولية.

• تبنى واستخدام المعايير القياسية العالمية للحفاظ على البيئية والصحة والسلامة في الموانئ.

• التأكيد على أهمية الإدارة الفعالة للنفس ودور إدارات الموانئ في آرام وتحسين الجودة المباني على النقل عن استقدام نظم المعلومات والتكامل مع معلومات الموانئ تحقيق الهدف من تطبيق نظم المعلومات المتطورة نحو رفع كفاءة الخدمات وسرعة أدائها وزيادة القدرة التنافسية للميناء.

العراق الشقيق .. إلى أين

بقلم عبد السلام السيد أحمد



إضافات العاصمة العراقية في مقر وزارة الخارجية مؤتمر بغداد الدولي الذي شاركت فيه دول جوار العراق والدول الخمس الكبرى دائمة العضوية في مجلس الأمن والجامعة العربية ومنظمة المؤتمر الإسلامي حيث تمت مناقشة خمسة محاور رئيسية تتمثل في : دعم الجوار للعراق في الفترة الراهنة في المجالات الأمنية والسياسية والاقتصادية بما فيها إعادة الإعمار، وخفض الديون العراقية، وأوضاع اللاجئين والمقيمين العراقيين في دول العالم، وخطة فرض القانون، ودعم مشروع المصالحة الوطنية، وقد تزامن عقد هذا المؤتمر مع استبعاد مجلس الأمن الدولي لإصدار قرار يفرض عقوبات جديدة على إيران بسبب برنامجها النووي.

وقد سبق هذا المؤتمر إجتماع تشاوري لوزراء الخارجية العرب أعضاء اللجنة الخاصة بالعراق عقد بمقر وزارة الخارجية المصرية حيث تم الإتفاق على أهمية مؤتمر بغداد باعتباره يوجه رسالة تضامن إلى الشعب العراقي، ودعمه له في بناء مؤسساته الوطنية على أسس غير طائفية والنهوض بأعباء التنمية والإعمار، وقد أشار أحمد أبو الفيط وزير الخارجية المصري إلى أنه نتيجة لأعمال العنف والاستقطاب الطائفي يظل الوضع الحالي في العراق بعيداً عن تطوعات العراقيين وأمالهم، وشدد على ضرورة إتخاذ خطوات علمية ملموسة لتحقيق الوفاق الوطني لأنه لا سبيل للخروج من الأزمة الراهنة في العراق، ولن تتجذ أية خطة أمنية أو عسكرية مالم يصاحب ذلك جهد جاد وخلق لإنجاز مصالح وطنية حقيقية بين القوى السياسية العراقية وتقديم تنازلات متبادلة بين الأطراف المعنية لإعلان المشروع الوطني العراقي، ولابد من مراجعة الدستور وإعادة النظر في بعض بنوده لتوسيع المشاركة السياسية لجميع الشعب العراقي، ومراجعة وتعديل موضوع هيئة إجتثاث البعث.

مؤتمر بغداد الدولي

إفتتح مؤتمر بغداد الدولي بكلمة موهاب زبيدي وزير الخارجية العراقية الذي رحب فيها بالمشاهدين وأنه يتطلع لأن يكون المؤتمر خطوة إيجابية، محادثات على مستوى رفيع، ويتوقع مساعدة جيران العراق في حفظ الأمن، والمساعدة في تحقيق الإستقرار به وتغليب حدة التوترات الإقليمية القائمة في الشون الداخلية لبلده موضحاً أن العراق لن يقبل أن تتحول أراضيه إلى ساحة تصفية للزعماء الإقليميين والدينية أو لتلوي إلى دولة يطالب بمساعدة دولية لوقف دعم وصول الجماعات المتشددة في العراق وأن يده على استعداد لتسوية الخلافات الدولية والإقليمية سلمياً، وحث المالكين القوي الإقليمي والدولية على متابعة الحوار التسوية الخلافات حول العراق كما أنه حذر من أن تتفاقم العنف الطائفي في العراق يمكن أن يتسع ليشمل دولة أخرى في منطقة الشرق الأوسط، ولابد من إنشاء موقف صارم ضد الإرهاب في العراق.

وفي نهاية المؤتمر اعتبرته الحكومة العراقية نجاحاً بعد إتفاق دول الجوار والقوى المالية بما في ذلك الولايات المتحدة وإيران وسوريا على وقف العنف الطائفي ومنعه من الإنتشار إلى دول المنطقة. كما وافق المشاركون على تشكيل مجموعة عمل حول مسائل الأمن والأمن واللاجئين، وصرح موهاب زبيدي بأنه تم أيضاً الإتفاق على تشكيل ثلاث لجان فنية لمبحث قضايا التعاون الأمني واللاجئين والعراقيين واعدادات الطاقة.

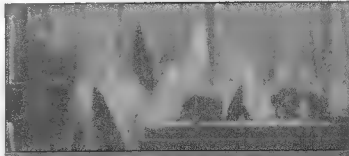
أقوال على هامش المؤتمر

لقد كانت هناك آراء وإقتراحات وجهها نظر على هامش المؤتمر من أهمها:

- إعتراق الجنرال ديليد بورتويس قائد القوات الأمريكية في العراق بأنه لا يوجد حل عسكري للعنف في العراق حيث أن القوات الأمريكية وقوات الأمن العراقية لا يمكنها حل مشكلة العنف بدون إجراء سياسي بين الزعماء العراقيين ومصالحة مع الهجمات المتفرسة خاصة بعدما تزايدت عمليات القتل خلال فترة تنفيذ الخطة الأمنية الجديدة التي تستمر حتى يونيو القادم موعد بلوغ هذه الخطة ذروة فيتها.
- دعوة زباني خليل نائب السفير الأمريكي لدى بغداد جيران العراق لإبذل المزيد من الجهود لوقف تنفخ المقاتلين والأسلحة التي تولى في تفاقم العنف بالعراق، (ويعتبر هذه الدعوة إشارة واضحة لكل من إيران وسوريا)
- مطالبة مفدويو إيران في المؤتمر واشنطن بالإفراج عن خمسة دبلوماسيين إيرانيين تم إعتقالهم في العراق بعد غارة قامت بها القوات الأمريكية على مكتب تابع للحكومة الإيرانية في مدينة أربيل.
- جاء على لسان ديليد ساترفيلد منسق وزارة الخارجية الأمريكية إعتراق واشنطن بالبور الكبير للنزول المجاورة للعراق في حل القضية خاصة سوريا وإيران، وإشار ديليد إلى أنه إذا طلب السوريون وإيرانيون مناقشة قضية العراق معهم فإن ذلك غير أمركا لهم ظهورها.

كلمة أخيرة

لقد إنتهى مؤتمر بغداد الدولي من نتائج حاسمة لإنهاء العنف، والحد من كثافة الإنتقال الطائفي ويرجع ذلك إلى إخطاف الإدارة الأمريكية في إدارة شؤون العراق وفشل إدارة بوش مما أدى إلى زيادة كثافة الإنتقال الطائفي، هذا وقد ذكرت مصادر في الكونغرس الأمريكي أن اللادة الديمقراطية في مجال النزاع يعنون مشروع قرار لمطالبة بسحب الوحدات القتالية بالجنش الأمريكي من العراق قبل نهاية عام 2008 إذا فشلت الحكومة العراقية في الوفاء بالإلتزامات الأمنية المطلوب تويلها، إلا أنه على الجانب الآخر فقد أكد البيت الأبيض أن الرئيس بوش سوف يستخدم حق الفيتو ضد هذا المشروع. إن الطريق إلى حل تعقيدات الوضع في العراق يتطلب التوصل إلى إحتواء الإنتقال الطائفي الداخلي وإتفاق السنة والشيعة لتحقيق المصالحة الوطنية التي تعتبر أساس الإستقرار السياسي في البلاد، ولابد من تضامن الجهود الدولية والإقليمية لإحتواء المخاطر وإيقاف إنتشارها إلى منطقة الشرق الأوسط



موهاب زبيدي عن الكلمة والكني يلقى كلمته وخمسة إندم الدول المشاركة



الدنيا التي نعيش فيها

منذ أن عاش الإنسان في الدنيا، كان يهمة أن يعلم شيئاً عنها. وعندما كان يعيش في كهف، فإن بقائه اعتمد على هذه المعلومات، لأنه إذا اعتقد خطأ أن جميع الحيوانات من حوله غير مقتصرة وأن كل الحيوانات أليفة، فقد يحتمل أولاً يعود سالماً إلى كهفه. وكانت حياته بسيطة تمتد لأمال قليلة في أي اتجاه، ولكنه كان يظن أن حوله كانت غريبة تدفع الرياح وتبعث الأصوات التي كان يسمعها وتحرك الأشجار عندما يحل الظلام.

ما بين 3 إلى 5 مليارات سنة مضت، كما يتابع التغيرات الجيولوجية التي حدثت في تكوين وبناء الكرة الأرضية من تسبب قشعرتها وبمعها بالاء الذي نتج عن برودة البخار التي انبثقت من داخل الكرة الأرضية وفي تربة يتقلص، والارتفاعات التي انتجت الجبال وقيعان المحيطات، والفتحات الجيولوجية المتعاقبة، وتآثيرات التغيرات الجيولوجية لسطح الأرض بالمثل في القشرة الأرضية بلاء والجليد والرياح. كما تظهر الظروف القارية التي تجعل تطور الحياة على كوكب الأرض ممكنة من طبيعة الأرض ووفرة المياه والهواء الجوي المحيط بها، فالكرة الأرضية وحدها في المجموعة الشمسية وفي المجموعة كواكب تتطور بالمعيات التي بدأت فيها الحياة والهواء الجوي الكثيف الذي يسمى الكائنات الحية من الحرارة الزائدة التي تسود باقي الكون.

وصف الكتاب قيعان المحيطات والتي تم وضع خريطة لها مؤخراً بالتفصيل كما يصف الكتاب التغيرات المائية في المحيطات والد والجزر والثلجات على سطح مياه المحيطات. كما بين الكتاب عملية الهواء، وتآثيرات المستمرة وتيرة التغير والتسرب والتي شقَّت القارات مئة بالمائة، ومُنْتجة لارتفاعات، ويشرح الكتاب تاريخ الحياة خلال العصور الجيولوجية، ويشرح ببساطة ويوضح الفيزياء الأساسية للحياة أن أدت إلى ظهور جميع الكائنات الحية التي نراها اليوم. القيمة منذ 1.5 مليار سنة، وكيف بدأت الحياة بمخلوقات بسيطة ذات أجسام رخوة، ثم منذ 200 مليون سنة حين انتشرت الزواحف وتطورت حتى ظهرت الديناصورات، والصالحات، ثم منذ 75 مليون سنة حين انتشرت في الأرض الحيوانات الشبيهة.

ويصور الكتاب الفوضى والامكان المختلفة التي وفرتها وتنوع التكيف المعجز لمختلف أنواع الحياة في كل مكان. على بعض هذه الفوضى الحياة بدأت بغير شرح الكتاب ومن أجل الحياة الذكية الحياة، والتي هي خارج معلوماتنا وخيالنا. هناك صور ملونة وأوصاف المناطق الصحراوية برمالها القاحلة والأراضي الصلبة الجافة والتي كانت تسكنها مخلوقات صغيرة جداً وكثيرة، وكانت تغليها نباتات تروى بمياه الأسرار ولا يوجد منها في أي أماكن حولها، وعلى العكس من ذلك، كانت هناك الغابات الإستوائية حيث النمو والكثيف والأشجار العالية، كما كانت هناك مناطق برية فيها جلد دناو غريبة من الحياة والصخور المرجانية الشبيهة، واختصاراً، فإن الكتاب يعتبر مساهمة عظيمة لأدب الكون وتطور الكون من الناس.

رغم أن هذا الكتاب صدر سنة 1955، فإن المعلومات التي يوصيها تعتبر مفيدة للعديد من الناس، وأن ما استجد من اكتشافات ومعلومات ربما لا تتلصق أو تتعارض مع ما جاء في هذا الكتاب ولا تفتنى مع معرفة متواضعة.

طهلاولة:

وفي مكتبته هؤلاء العلماء والإستفادة من هذا الزخم من المعلومات، فإنه يلزمنا توضيحاً وتفسيراً لتوجيه وإرشاد جميع الناس من غير العلماء وكما يلزمنا جميع المعلومات التي ظهرت في العديد من ميادين البحث. ونحن نحتاج مشروحة ومفصلة للناس العاديين. إذاً إلى الحدود التقليدية بين العلوم المختلفة ليست ثابتة ولا جامدة، فقد كان هناك ميل متزايد في كل علم من العلوم للإرتداد إلى المساحات القريبة الحدود بين العلوم الأخرى، وهذا أدى في النهاية إلى إحتياز هذه الحدود فصار لدينا كيميائيين طبيعيين وبيئيين وكيميائيين وعلماء كيمياء حيوية وغيرهم.

ومعهم يقتضون بأمور تشمل علم أو أكثر لكل علماء الأبحاث الذين يعملون في حدود علمهم فقط ويتخصصون في مادة علم فقط. فإنهم يركزون أبحاثهم على مشاكل معينة في علوم تخصصهم في علم، والقيام منهم لديهم القدرة والجل إلى كتابة تفسير مادة واحدة أو مائتين، ويخصصون كتباً معينة معينة للجمهور تشمل علم مواد علمية ما يلائم الرغبة إلى الناس لعرض المعلومات العلمية. يشرح ويوضح لفكرة الدنيا دون أن يشعروا بالافتقار للتمتق في فهمها بالذات.

لهذا، فإن هؤلاء الذين يبرزون ويفسرون المواضيع المهمة للجمهور الذين يعملون في حدود علمهم فقط ويتخصصون في مادة علم فقط. فإنهم يركزون أبحاثهم على مشاكل معينة في علوم تخصصهم في علم، والقيام منهم لديهم القدرة والجل إلى كتابة تفسير مادة واحدة أو مائتين، ويخصصون كتباً معينة معينة للجمهور تشمل علم مواد علمية ما يلائم الرغبة إلى الناس لعرض المعلومات العلمية. يشرح ويوضح لفكرة الدنيا دون أن يشعروا بالافتقار للتمتق في فهمها بالذات.

ويُعتبر هذا الكتاب من إخراج المصحفين وكيفية من الصعامة، والحزوز في هذا الكتاب لصعوبة في إظهار ما هو مهم في الأحداث، فلا هو مُتَمَت في العلوم ولكنه مجموعة شواهد وموضوع بالصور التكوينية، وهو واضح ومُدقَّق ويوصي تفاصيل حقيقية عن الدنيا التي يعيش فيها. والتوجيه، تاريخ العلوم في ثوب جديد، وكما يتضح نواحي في العلم العلم بطرق الحياة الأرضية، والظلم والظلم والظلم الحياة القيمة والجغرافيا وطول الجدار يعلم الخواص العلمية التي أنه يشمل جميع العلوم التي لها صلة بالذات وميكانا.

والكتاب يشرح بالصور النظرية الشاملة للعلوم من كيفية وجود ونشأة الكرة الأرضية، وهي بإرادة الضم، منذ

واليوم لازالنا نهم ببنينا ولكن لأسباب أخرى مختلفة. إنهمنا بحاجة أنفسنا من قوى الطبيعة لم ترتفع، ولكنها أصبحت الآن أهمية من حيث الإستغلال الصناعي وروح الفضول فيها، فسلالة الإنسان صارت في الساحة الأرض أولاً بسبب حرصها على المعرفة وفكرتها الغربية على التطور، ويعضتنا بعض أساليب أعمال الإنسان من إبتكارات، ومعضنا بدرس الطبيعة بخيال اللورب من، الأفكار التي يصعب إستعمالها عن ما قد يحدث من المخلفات التي لا يمكن السيطرة عليها.

ومن الآن نجد راحة هائلة في تأمل جملة الطبيعة من تخليق الطيور والنباتات، والحركات الدورية للأشجار والفران وإرتعاش أوراق الشجر فوق سطح جداول المياه وبراقية إنبات الثور في الشرق قبل شروق الشمس، وهذه الراحة الهائلة مطوية في هذه الأيام المصيبة، ويجب علينا أن نوقف إعتنائنا الكثير بتغيير الطاقة والاحتج من مورادها في دنيا وأن نأخذ راحة راحة متعاقبة التي ينوئها للأجيال المقبلة، فإن إعتنائنا بالعالم ينبع أساساً من شغفنا لمعرفة والفهم للكون الذي ينمو بمرور الأيام.

والهم وأمر الدنيا شيء بسيط في يومنا هذا، فقد إمتد عالم معلوماتنا عن الدنيا وأغمرها أثناء مقفلة ويؤمن نهاية لعالم الفلك بمناظيرهم والتلسكوب والفلكية قد وسعت وتحت نظرتنا للكون إلى ماوراء المجموعة الشمسية والجيرة المحلية إلى خارج الفضاء وإستافات أكثر من مليار سنة ضوئية، مكتشفين حواض ومواقف عجيبه وسيدة سواء في الوقت أو في الزايف، حتى أننا نتحدث في مصديها أو إعتبارها حقائق، فمنذ عدة سنوات مضت، رأينا من خلال المناظير التلسكوبية الإصطناعية الهائل بين مركبتين كيرينين والتي حدث منذ أكثر من 200 مليون سنة، وفي ظل هذه الأحداث، فإننا نتميل إلى تصديق مقولة أحد العلماء، «أن الدنيا هي أجملة أعجازها في عالمنا اليوم».

ويشأن ينظر علماء الفضاء أبعد وأبعد في الفضاء النفاثي، فإن علماء طبقات الأرض قد تصفوا في تاريخ الأرض ومخلفاتها، وتابعوا التطور خلال مئات الملايين من السنين وعلماء الكيمياء والطبيعة قد وصلوا من خلال إكتشافاتهم إلى ما بعد الذرة، ليجدوا في مملكتنا من خلافاً تأتي من التفاعل بين أجزاء صغيرة جداً، حتى أن مليارات من هذه الأجزاء تكون أصغر جسم يمكننا أن نراه حتى بمساعدة الميكروسكوب الإلكتروني.

وعلى الجغرافيا كذلك فتمتد لأملها من أماكن في الطبيعة الجاذبية حول قطبي الكرة الأرضية كما أن علماء البحر قد إكتشفوا، من طريق محسّات السونار في أعماق البحار، وجود سلاسل كبيرة من الجبال والوديان التي تترك على بُعد أميال على قاع البحار والمحيطات. إذن، فهناك مخزون ضخم من المعلومات تراكت وتكتسبت بإرسطة العلماء والمتخصصين، ولكنها ظلت في عقل

ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادي؟

بقلم محاسب سعيد رجب شرف. الخبير المالي والاقتصادي



إن كلمتي التكامل الإقتصادي تعني العملية الاجتماعية والاقتصادية التي يوجهها تزال جميع الحواجز بين الوحدات المختلفة والتي تؤدي إلى تحقيق تكافؤ الفرص أمام جميع عناصر الإنتاج ليس على المستوى الوطني فقط بل والإقليمي أيضاً. وفي تعريف أكثر تعديداً لكلمتي التكامل الإقتصادي أنه من الممكن تحقيق التكامل الإقتصادي الإقليمي بسهولة أكثر في ظل التكامل الدولي. ومن ثم فإنه يكون قد استبعد من تعريف التكامل الإقتصادي التكامل الاجتماعي والذي يشمل المساواة في مكافأة عناصر الإنتاج. فالتكامل الإقتصادي على هذا النحو يعني أنه يشمل كافة الإجراءات الكفيلة بإزالة أسباب التمييز بين الوحدات أو المنشآت الاقتصادية. ويعرف علماء آخرون التكامل الإقتصادي بأنه عبارة عن إيجاد أحسن السبل للعلاقات الاقتصادية الدولية والعمل على إزالة كافة العوائق أمام هذا التعاون. ويرى البعض الآخر من علماء علم الاقتصاد أن الاندماج الإقتصادي من النظور الإقليمي يحمل العديد من المعاني ولكنه يأخذ الصورة من صور التعاون الإقتصادي الدولي ويدخل ضمنه منطقة التجارة الحرة والاندماج الجمركي والسوق المشتركة والاندماج الإقتصادي ويرى هذا الفريق أن الاندماج الإقتصادي ليس هدفاً في حد ذاته إنما هو وسيلة لتحقيق الأهداف الاقتصادية التي تسعى إليها الدول المشاركة في هذه المنظمت.

ويمكن تلخيص كل هذا في أن التكامل الإقتصادي عبارة عن جميع الإجراءات التي تتفق عليها دولتان أو أكثر لإزالة القيود على حركة التجارة الدولية وعناصر الإنتاج فيما بينها وللتنسيق بين مختلف سياساتها الاقتصادية بفرض تحقيق معدل نمو مرتفع.

تدرج التكامل الإقتصادي

إن التكامل الإقتصادي لكي يصبح تدرجاً بين دولتين أو أكثر يمر بعدة مراحل حيث يبدأ بالتفصيل الجزئي ثم منطقة التجارة الحرة فالإتحاد الجمركي فالسوق المشتركة. ويصعد هذا التدرج لمرحل التكامل الإقتصادي على الإجراءات والسياسات الاقتصادية المتفق بين دول التكامل وذلك حسب نظرية ألبين كلايس التي ترى أن إندماج الأسواق لابد أن يتم على عدة مراحل هي:

أولاً: الاتفاقية التجارية التفضيلية

وهذه تسمى بمجموع الإجراءات التي تتخذه دول معينة لتخفيف القيود التي تعزل تبادلاتها فيما بينها. كان تتفق مثلاً دول منطقة معينة على إلغاء نظام الحصص التي تخضع في المبادلات التجارية فيما بينها مع بقاء الرسوم أو أن تتفق دول معينة على أن تخفي بعضها البعض امتيازات جمركية متبادلة أو بمعنى آخر أن تكون هناك تفضيلات جمركية بين دول منطقة معينة وتصبح هذه التفضيلات أساساً على تخفيض الرسوم الجمركية أو إلغاؤها وبعد هذا الشكل يصبح درجات التكامل الاقتصادي والأعلى على ذلك النظام التفضيلي بين دول

وهذه تسمى بمجموع الإجراءات التي تتخذها دول معينة لتخفيف القيود التي تعزل تبادلاتها فيما بينها. كان تتفق مثلاً دول منطقة معينة على إلغاء نظام الحصص التي تخضع في المبادلات التجارية فيما بينها مع بقاء الرسوم أو أن تتفق دول معينة على أن تخفي بعضها البعض امتيازات جمركية متبادلة أو بمعنى آخر أن تكون هناك تفضيلات جمركية بين دول منطقة معينة وتصبح هذه التفضيلات أساساً على تخفيض الرسوم الجمركية أو إلغاؤها وبعد هذا الشكل يصبح درجات التكامل الاقتصادي والأعلى على ذلك النظام التفضيلي بين دول

ثانياً: منطقة التجارة الحرة

حيث تعتبر السوق المشتركة مرحلة أكثر تقدماً من المراحل السابقة في التكامل أو التكتلات الاقتصادية. وهي عبارة عن اتفاق بين مجموعة من الدول الذي يتم على أساسه إلغاء القيود على نقل عناصر الإنتاج ورأس المال والعمل. عارية على حرية إنتقال السلع فيما بين دول السوق وذلك بكون الدول الأعضاء في إتفاقية السوق المشتركة في سوق موحدة ومن الأعلى على ذلك السوق الأوروبية المشتركة.

وتشمل منطقة التجارة الحرة شكلاً آخر من أشكال الإندماج الإقتصادي وهو عبارة عن إتفاق بين دولتين أو أكثر يتم بموجبه تحرير التجارة الخارجية وإلغاء الرسوم المفروضة على كل دولة مع الاحتفاظ بحريتها في فرض القيود أو الرسوم الجمركية في علاقاتها التجارية مع بقية دول العالم غير الأعضاء في إتفاقية منطقة التجارة الحرة أو بمعنى آخر أن منطقة التجارة الحرة تهدف إلى إزالة القيود على التجارة بين الدول الأعضاء

ويشترط لمنطقة التجارة الحرة أساساً إلغاء جميع القيود التي يساهم في دعم القدرة التنافسية لدول الأعضاء في مواجهة التكتلات الاقتصادية الأخرى. وتهدف إتفاقية التجارة الحرة إلى دفع عملة التمنية وذلك من خلال السماح بحرية إنتقال السلع والخدمات داخل المنطقة بلا قيود مما يؤدي إلى الإستثمار الأمتل للموارد الاقتصادية في

هذه الدول. كما تساهم منطقة التجارة الحرة في دعم الإستثمار الأجنبي وتخلق فرص عمل داخل المنطقة. وعادة ما يتم تحديد فترة زمنية يتم من خلالها إزالة العقبات الجمركية وغير الجمركية وتراوح هذه الفترة ما بين 10 سنوات إلى 15 سنة.

ثالثاً: الإندماج الجمركي

يعتبر الإندماج الجمركي يعتبر المرحلة أعلى من مرحلة منطقة الحرة. فهو إجراء اقتصادي يمكن تقسيمه إلى قسمين هما: الإقليمي المفتوحة وإقليمية مغلقة. فالإقليمية المغلقة ويقصد بها تلك الجيدة التي تهدف إلى تشجيع التعاون في مجالات التجارة والإستثمار.

أما الإقليمية المفتوحة فهي تسعى إلى تحقيق الإتفاقيات المشتركة في إطار التعاون الإقليمي. كما إنه هناك فرق بين التعاون الإقتصادي والتكامل الإقتصادي فالأول يعني إزالة بعض العقبات في العلاقات الاقتصادية الدولية وإتفاقيات التجارة وإجراءات التنسيق بين الدول من قبيل التعاون الإقتصادي.

أما التكامل الإقتصادي فهو الذي يعني بإزالة العقبات أمام الوحدة الاقتصادية بإتباع مراحل محددة تنتهي بإنشاء سلطة فوق قومية ومرحلة التكامل الإقتصادي ثلاث هي:

المرحلة الأولى: منطقة التجارة الحرة وهي التي تلي فيها الفرضيات بين الدول الأعضاء

تابع ماذا تعرف عن التكامل الإقتصادي؟

والمرحلة الثانية وهي الاتحاد المبركي حيث تزال العوائق أمام انتقال السلع .

والمرحلة الثالثة وهي السوق المشتركة وفيها تفتح التعريفات الجمركية بالإضافة إلى إلغاء كافة العوائق أمام حركة السلع والأشخاص ورؤوس الأموال .

وفي هذا المجال ملاحظ أن موضوع فيما يلي الربا التوقعه من التكامل الإقتصادي وهي ألا تتوقع التكتلات الإقليمية الدول النامية من تحقيق إنتاج ذي الفوائد الإقتصادية وذلك لأن التوقع في اقتصاديات الدول النامية لا يتقوى إلا من خلال الصناعة حيث أن الصناعة سوف تؤدي إلى زيادة الصادرات من السلع تامة الصنع وتقليل الاعتماد على المواد الخام وإن تحقيق الفوائد الإقتصادية يتوقف بدوره على طبيعة الإنتاج . فعلى سبيل المثال فإن السلع غير المعمرة والإستهلاكية تتطلب تكنولوجيا ورأس مال أقل من السلع الرأسمالية .

أخيراً ، يعتبر التكامل الإقتصادي وسيلة للإستفادة من المزايا والتخصص ومن ثم فإنه من الأفضل أن تخصص كل دولة من الدول النامية في إنتاج سلعة معينة تتميز فيها بالميزات النسبية مما يؤدي إلى الإستفادة المثلى من المواد الخام والطاقة ويؤدي هذا بدوره إلى تقليل تكلفة الإنتاج في الصناعة .

وأما ، يعتبر التكامل الإقتصادي وسيلة لزيادة كفاءة القطاع الصناعي .

وما كانت معظم أسواق الدول النامية أسواق صغيرة بالإضافة إلى أن الحماية التي تمنح بها هذه الصناعات من الأمور التي تؤدي إلى ضعف مستوى المنتج ويقلل لرفع كفاءة هذا القطاع بين التنسيق بين السياسات الإقتصادية والخاصة بالتعريفات الجمركية وسياسة التجارة الخارجية تجاه أعلام الأخر والتنسيق بينها في السياسات المالية والقدونية وسياسات تشجيع الإستثمار .

بالأحرار تؤدي التكتلات الإقليمية إلى تحقيق الفوائد الإقتصادية والتي تستلزم توافر البنية الأساسية الجيدة مثل توافر شبكة المواصلات والإتصالات والتي من شأنها المساعدة على انتقال السلع من سوق إلى آخر داخل الدولة المشتركة في دول التكامل الإقتصادي

أخيراً ، ضرورة تنمية وتطوير القطاع الزراعي وذلك من أجل الإسراع لتحقيق مستوى عال في القطاع الصناعي حيث أن معظم السكان في الدول النامية يعملون في الزراعة والصناعة كما . كما أن التقدم الصناعي يؤدي إلى زيادة التكامل بين قطاع الزراعة وقطاع الصناعة كما أن التقدم الصناعي يؤدي إلى زيادة التكامل بين قطاعات الزراعة والصناعة . كما أن التقدم الصناعي يؤدي إلى زيادة الطلب على الطعام ومن ثم فإن لم يتوافر الطلب داخلياً فسوف يؤدي إلى زيادة الإستيراد من الخارج .

بالأحرار خلقت ما يسمى بالسوق المشتركة حيث أن المفاهيم بين الدول تؤدي إلى خلق ما يسمى بالسوق المشتركة ومن ثم فإن هذا سيؤدي إلى التضخيم بعض المصالح الباهظة من أجل تحقيق مصالح أفضل على المستوى الإقليمي . ويتطلب تحقيق التكامل الإقتصادي وجود حد أدنى للثقة المتبادلة بين الحكومات المنظمة للإتحاد وهذا لا يأتي إلا بتفاهات القطاعات المختلفة لدولة ما والراي العام على ضرورة وأهمية الإتحاد لهذا الإتحاد الإقليمي إذ أن التوافق السياسي يخلق أيضاً توافر بعض المقومات الأساسية مثل الموقع الجغرافي ومدى تشابه الثقافة بين شعوب الدول وندى الحاجة إلى تكوين هذا الإتحاد . ومما لا شك فيه أن تحقيق التكامل الإقتصادي بمعناه الصحيح يتم تدرجاً حيث أنه يصاحبه العديد من العقبات والتحديات . كما أن هذه التحديات والعقبات تكون بصورة أكبر في الدول النامية مقارنة بالدول المتقدمة حيث تنسم إقتصاديات الدول النامية بأنها غير متجانسة . كما أن معدلات الميزانية التجارية ليست موجهة تجاه دول المنطقة وإنما موجهة تجاه الدول المتقدمة .

أساليب التكامل الإقتصادي

إن أهم ملاحظه تحتاج التكتلات الإقتصادية في صورتها المختلفة تتوقف على التنسيق الجماعي لدول أي مجموعة لتحقيق الأهداف المنشودة من مثل هذه التكتلات ومما يترافق في هذا الصدد هو كيفية تنفيذ هذه الإنشاقيات . وكيفية إدارة السياسات المشتركة كحدود ملاحم السوق المشتركة . ونظراً لزيادة إنداء العديد من دول العالم النامية والمتقدمة إلى فكرة تكوين تكتلات إقليمية - فإحدى من توافر أساليب معين تستطيع الدول من خلاله تحقيق التكامل فيما بينها على أن يأخذ هذا الأسلوب في الإعتبار الصعوبة الإقتصادية والإجتماعية والسياسية التي تريد تكوين الإنتاج الإقتصادي

وفي هذا السبيل فإنه يوجد أسلوبان رئيسيان للتكامل بالرغم من أن هذين الأسلوبين يتقاربان في المضمون بينما يختلفان في الأسلوب .

الأسلوب الأول : وهو الأسلوب النهجي

والأسلوب الثاني : وهو تحقيق التكامل الإقتصادي ويعتمد على تنسيق وتخطيط قطاعات ومشروعات محددة

والتوضيح لذلك نقول : أن الأسلوب الأول يعتمد على إزالة العقبات أمام حركة السلع والخدمات وعناصر الإنتاج ويتم ذلك إما من خلال إطلاق قوى السوق بين أرجاء الدول لتشجيع ترتيب هيكلها الإقتصادية بعد إزالة العقبات أو من خلال إطار مخطط ينسق السياسات الإقتصادية والإجتماعية بالإضافة إلى التنسيق في إزالة هذه العقبات .

أما الأسلوب الثاني : وهو تحقيق التكامل الإقتصادي حيث يقوم على أساس التنسيق بين قطاعات محددة أو مشروعات إقتصادية معينة بهدف هذا الأسلوب إلى معالجة التنسيق بين المشروعات المتشابهة بهدف إدخالها كمشروعات مشتركة

مراحل التكامل الإقتصادي

أن ضعف التكامل الإقتصادي بين الدول يرجع إلى نسب ثلاث هي

- 1 - أسباب سياسية
- 2 - أسباب تاريخية
- 3 - أسباب إقتصادية

1 - **الأسباب السياسية** : فهي في إستقرار أسواق الدول الأوروبية وكذلك لوجود شبكة مواصلات جيدة بين الدول الأوروبية . أما في الدول الأفريقية فهي دول غير مستقرة سياسياً


2 - **أسباب تاريخية** : وذلك يرجع إلى ارتباط أسواق الدول الأوروبية المستقرة سياسياً . أما في الدول الأفريقية فإن بعض هذه الدول حدودها السياسية غير مستقرة وبالتالي فمن الصعوبة يمكن تحقيق تكامل إقتصادي فيما بينها .

3 - **أسباب إقتصادية** : وذلك لأن الدول الأوروبية معدلات نموها مستقرة أما الأفريقية فعلاط نموها متدني من الصغر للإنتاج الضخم في مدينتها وضعف شبكات بنيتها الأساسية . لذلك فإن كل هذه العوائق تؤدي إلى صعوبة تحقيق تكامل إقتصادي بين هذه الدول .

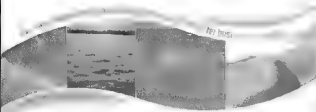
ويعد فراس أرجو أن تكون قد وفقت في عرض موضوع التكامل الإقتصادي ومواقفه بطريقة سهلة وبمبسطة تجعل القارئ غير المتخصص في الإقتصاد الإلمام به والتعرف على ظلاله وإلى أحد إنشاء الله إذا كان في العمر بقية أن ألقى الضوء على الآثار المترتبة على التكامل الإقتصادي....


والله ولي التوفيق








EGYTRANS





Vessel	Voyage No	ETS Alexandria	Transshipment Port
ALTA	956	2/4/2007	ROTTERDAM
RACHA	489	12/4/2007	LONDON
ROSA	172	5/4/2007	BARCELONA
EMLY	448	4/4/2007	GENOA
WALID BEN ABDEL	451	4/4/2007	NEW YORK
SH ENA	452	18/4/2007	SINGAPORE
AUGUSTA	453	17/4/2007	HAMBURG
JORDON SEIKO	454	2/4/2007	AMSTERDAM

التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

دراسة مقارنة

بقلم دكتور/ أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومي للإنتاج والشئون الاقتصادية

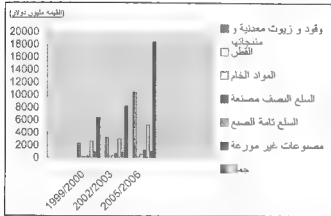


حقق الميزان التجاري عام 2000/99 عجزاً قدره 11472.3 مليون دولار حيث بلغت الصادرات 6387.7 مليون دولار، والواردات 17860 مليون دولار. وبدأ العجز في الانخفاض إلى أن بلغ 6614.9 مليون دولار في عام 2003/2002، حيث ارتفعت الصادرات إلى 8205.4، والواردات 14820.3 مليون دولار، ثم بدأ العجز في الارتفاع حيث بلغ 10359.4 مليون دولار في عام 2005/2004، حيث ارتفعت الصادرات إلى 13833.4، والواردات إلى 24192.8 مليون دولار، واستمر العجز في الارتفاع إلى أن بلغ 11985.9 مليون دولار في عام 2006/2005، حيث ارتفعت الصادرات إلى 18455.1، والواردات 30441 مليون دولار (مرفق 1).



وفيما يلي مناقشة لأهم ما ورد طبقاً لبيانات البنك المركزي،

المتحصلات عن الصادرات عن عام 2000/1999 حتى 2006/2005



44.6% من إجمالي الصادرات ويمعدل نمو سنوي فيما بين 2000/99 و2006/2005، وبلغ 12.25 % وهو أقل من معدل نمو صادرات البترول ومنتجاته الذي بلغ 28.5%، وبما يلي مناقشة أهم بنود الصادرات السلعية الأخرى بخلاف البترول:

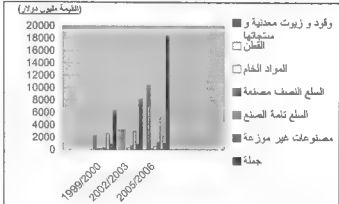
1-2 البترول: بلغت صادرات البترول في عام 2000/99 166.7 مليون دولار بنسبة 2.6% من إجمالي الصادرات، ونسبة 4.1% من الصادرات السلعية بخلاف البترول، ارتفعت في عام 2002/2003 إلى 199.2 مليون دولار بنسبة 2.4% من إجمالي الصادرات وبنسبة 3.9% من الصادرات السلعية بخلاف البترول وبنسبة زيادة قدرها 19.5% في عام 2009/99 وفي عام 2006/2005 انخفضت صادرات البترول إلى 146.3 مليون دولار بنسبة خضف قدره 12.2% عن عام 2009/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 0.8% وإلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 1.8%.

2-2 المواد الخام: بلغت صادرات المواد الخام 153.7 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 2.4% من إجمالي الصادرات وبنسبة 3.7% من الصادرات السلعية بخلاف البترول ارتفعت إلى 287.3 مليون دولار في عام 2003/2002 بنسبة زيادة قدرها 86.6% وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 3.7% ونسبتها إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 5.7% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 522.2 مليون دولار بنسبة زيادة قدره 239.8% من عام 2000/99 وبلغت نسبتها إلى إجمالي الصادرات 62.8% وإلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 65.3% وهو أعلى معدل النمو السنوي لها 22.6%.

وبما يجدر ذكره هنا إننا نلاحظ ما يلي: السلع المذكورة في بيانات البنك المركزي بلغت قيمتها 38.9 مليون دولار بنسبة 2.5% من هذه المجموعة في عام 2000/99 وباقي السلع التي لم تذكر بلغ مجموعها 114.8 مليون دولار وفي عام 2003/2002 بلغ مجموع السلع المذكورة 59.4 مليون دولار بنسبة 5.1% من مبلغ المجموعة وباقي السلع التي لم تذكر بلغ مجموعها 247.9 مليون دولار وفي عام 2006/2005 بلغ مجموع السلع المذكورة 48.9 مليون دولار بنسبة 9.4% من مبلغ المجموعة وذلك التي لم تذكر بلغ مجموعها 473.3 مليون دولار بنسبة 90.6% وذلك لأن السلع التي لم تذكر ارتفعت صادراتها من 114.8 مليون دولار إلى 473.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 312.3% فلماذا لم تذكر تلك السلع التي ارتفعت صادراتها بتلك النسبة

(القيمة مليون دولار)

السنة	مجموعات السلع	1999/2000	2002/2003	2005/2006
1	وقود وزيوت معدنية ومنتجاتها	2,283.80	3,195.20	10,429.50
2	المنتجات الزراعية	153.70	199.20	148.30
3	المواد الخام	282.80	657.60	1,188.40
4	السلع النصف مصنعة	887.20	3,017.30	5,171.80
5	السلع تامة الصنع	848.80	848.80	996.90
6	مصادرات غير موزعة	887.20	848.80	996.90
جمله		6,387.70	8,205.40	18,455.10



أولاً: الصادرات:

تلقت حصيلة الصادرات في عام 2000/99 6387.7 مليون دولار . ارتفعت في عام 2003/2002 إلى 8205.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 28.4% ويمعدل نمو سنوي قدره 8.7% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 18455.1 مليون دولار وبلغت نسبة زيادتها عن عام 2003/2002 149.1% وذلك لأن معدل النمو السنوي للصادرات منذ عام 2000/99 حتى 2006/2005 بلغ 19.3 % سنوياً.

ولما يلي تحليل للصادرات مرفق (2).

1 - البترول ومنتجاته:

لقد بلغت حصيلة صادرات البترول ومنتجاتها في عام 2000/99 2272.9 مليون دولار بنسبة 35.6% من إجمالي الصادرات، ارتفعت في عام 2003/2002 إلى 3160.8 مليون دولار بنسبة 38.5% من إجمالي الصادرات ويمعدل نمو سنوي قدره 11.9%، وارتفعت في عام 2006/2005 إلى 1022.4 مليون دولار بنسبة 55.4% من إجمالي الصادرات ويمعدل نمو سنوي فيها بين عام 2000/99 و 2006/2005 و 28.5%.

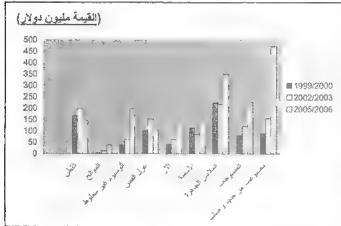
2 - الصادرات السلعية باستبعاد البترول:

وبذلك فإن إجمالي الصادرات السلعية باستبعاد البترول ومنتجاتها قد بلغت 4114.8 في عام 2000/99 بنسبة 64.4% من إجمالي الصادرات وفي عام 2003/2002 بلغت 5044.6 مليون دولار بنسبة 61.5% من إجمالي الصادرات ويمعدل نمو سنوي قدره 8% ، وفي عام 2006/2005 ارتفعت الصادرات السلعية إلى 8232.7 مليون دولار بنسبة

التجارة الخارجية (الصادرات والواردات)

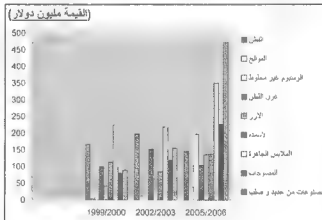
دراسة مقارنة

المتحصلات عن الصادرات لأهم السلع عن عام 2000/1999 حتى 2006/2005



(القيمة مليون دولار)

السلعة	2005/2006	2002/2003	1999/2000
القطن	146.30	199.25	168.70
القمح	38.30	12.30	3.70
الترميد غير مطبوخ	196.60	61.80	38.40
غزل القطن	104.70	153.10	101.00
الأرز	138.00	63.20	41.90
الأسمدة	138.50	86.00	113.70
المنتجات المعدنية	350.50	218.30	224.60
المنتجات	228.30	120.10	80.90
مجموع	471.30	155.10	89.70



غزل القطن أيضاً من 153.1 إلى 104.7 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 31.6% في حين ارتفعت صادرات الألياف من 61.8 إلى 196.9 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 218.6% وهذا يعني أننا لم نحافظ على صادرات غزل القطن وهي من السلع الهامة التي

من المفترض أن تتميز في انتاجها.

2-2 السلع ذات الصنع:

بلغت صادرات السلع تامة الصنع في عام 2000/99 2603.7 مليون دولار بنسبة 40.8 % من إجمالي الصادرات وبنسبة 63.3% من الصادرات السلعية بخلاف البترول ارتفعت في عام 2002/03 إلى 3017.3 مليون دولار بنسبة 36.8% من إجمالي الصادرات وبنسبة 59.8% من الصادرات السلعية بخلاف البترول وبلغت نسبة زيادتها 15.9% من عام 2000/99 وفي عام 2006/2005 وصاحبت ارتفاعها حيث بلغت 5171.8 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 98.6% من عام 2000/99 وبلغت نسبتهما إلى إجمالي الصادرات 62.8% ونسبتهما إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 62.8% وبلغ معدل نمو هذه المجموعة 12.1% في فترة الست سنوات.

وليام يلي أهم السلع الواردة بتلك المجموعة:
- الأرز: بلغت صادراته في عام 2003/2002 63.2 مليون دولار ارتفعت في عام 2006/2005 إلى 136 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 115.2% وكانت صادرات الأرز قد بلغت في عام 2005/2004 140.6 مليون دولار في حين أنها انخفضت بنسبة 3.3% بين العامين.

- منتجات صيدلية: انخفضت صادراتها من 129.9 مليون دولار إلى 124.5 مليون دولار بنسبة خفض قدرها 4.2% من عامي 2003/2002، 2006/2005، وكانت قد بلغت 215.2 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها انخفضت بنسبة 42.1%.

- الأسمدة: ارتفعت صادراتها من 86 إلى 138.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 61% وكانت قد بلغت 149.6 مليون دولار في عام 2005/2004، أي أنها انخفضت بين عامي 2006/2005 و2005/2004 بنسبة 7.4%.

- مستحضرات من حديد وصليبي: ارتفعت صادراتها من 155.1 إلى 471.3 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 303.9% وكانت قد ارتفعت في عام 2005/2004 إلى 226.3 مليون دولار وبلغت في عام 2006/2005 بنسبة 24.3%.

- سجاد وأغطية أرضيات: ارتفعت صادراتها من 62.5 إلى 107.7 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 72.3% وكانت قد ارتفعت إلى 110.8 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها انخفضت بنسبة 8.2% من عام 2005/2004 إلى 120.1 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 88.4% وكانت قد ارتفعت إلى 305.8 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها انخفضت بين عامي 2006/2005 و2005/2004 بنسبة 14.4%.

- الملابس الجاهزة: ارتفعت صادراتها من 218.3 إلى 350.5 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 60.6% وكانت قد ارتفعت إلى 296.9 مليون دولار في عام 2005/2004 أي أنها ارتفعت بين عامي 2006/2005 و2005/2004 بنسبة 18.1% وهي السلة الوحيدة في هذه المجموعة التي تزداد صادراتها عاماً بعد عام.

أما سلع باقي المجموعة الوارد لتركها فقد ارتفعت معظمها من عام 2003/2002 ولكنها جميعاً انخفضت صادراتها بين عامي 2006/2005، 2005/2004.

الكبيرة خاصة وأن السلع المنكوبة في بيانات البنك المركزي انخفضت صادراتها كلها فيما عدا الموالع التي ارتفعت من 3.7 إلى 38.3 مليون دولار والكتان القام من 2.8 إلى 3.2 والفلين السوداني من 0.8 إلى 1.00، أما باقي السلع فقد انخفضت صادراتها جميعاً حيث انخفضت صادرات البطيخ من 13.5 إلى 2.3 والبنات الطيبة من 14.6 إلى 3.9 واليهامات والفانيلا من 0.7 إلى 0.2 ومن ذلك ينظر صفر صادرات السلع الواردة في بيانات البنك المركزي بل وعدم أهميتها في حين لم تكن صادرات باقي السلع التي ارتفعت صادراتها بنسبة كبيرة بلغت كما سبق أن أشرنا 1312.3%.

2-3 السلع نصف المصنعة:

بلغت الصادرات من السلع نصف المصنعة 282.8 مليون دولار في عام 2000/99 بنسبة 4.4% من إجمالي الصادرات ارتفعت في عام 2003/2002 لتصل إلى 657.6 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 132.5% وارتفعت نسبتهما إلى 8% من إجمالي الصادرات ونسبتهما إلى إجمالي الصادرات السلعية بخلاف البترول 13% وفي عام 2006/2005 ارتفعت إلى 1188.4 مليون دولار بنسبة زيادة قدرها 320.2% من عام 2000/99 وبلغت نسبتهما إلى إجمالي الصادرات 10.4% ونسبتهما إلى الصادرات السلعية بخلاف البترول 14.4%، ومن الملاحظ أن بيانات عام 2000/99 و2000/2001 قد وردت أكثر تفصيلاً أما باقي السنوات فلم يرد بها سوى أربعة سلع فقط هي: زكر السيل الأسود والوراس والحديد الزهر ومقتات نصف مصنعة، مجارة وحديد مرصلي وغيرها، وأن البيانات الواردة بلغ مجموعها في عام 2000/99 267.6 مليون دولار وذلك التي لم تكن بلغ مجموعها 15.2 مليون دولار بنسبة 95.4% من إجماليها وفي عام 2003/2002 انخفضت بيانات السلع الواردة إلى 273.7 مليون دولار وذلك التي لم تكن بلغ مجموعها 383.9 مليون دولار بنسبة 58.4% وفي عام 2006/2005 بلغ مجموع الوارد لتركها 331.5 مليون دولار وذلك التي لم تكن بلغ مجموعها 856.9 مليون دولار بنسبة 72.1% وذلك فإن مجموع السلع التي لم تكن بلغ ارتفعت من 15.2 مليون دولار بنسبة 56.4% في عام 2000/99 إلى 856.9 مليون دولار بنسبة 72.1% من عام 2006/2005 والسلع التي لم تكن بلغ زيادة كبيرة فإذا لم يغفلها في حين أن وردت نسبة ضئيلة بلغت 27.9% فقط وليس هناك أي سبب يفسر إلى حجب بيانات هذه الزيادة تصديرها في حين تذكر الأخرى ذات النسبة الضئيلة! وبالنسبة إلى التي ذكرت نجد أن الكروين انخفضت صادراته من 47.1 مليون دولار في عام 2003/2002 إلى 24.5 مليون دولار في عام 2006/2005 كما انخفضت صادرات الزبون المطرية ومواد انتاجية من 1.7 إلى 5.4 مليون دولار وانخفضت صادرات

محطات الحاويات ودورها في الترانزيت والأقطرمة

بقلم / سمير معوض محاضر في الاقتصاد البحري وصناعة اللوجستيات

نقطة إيضاح أولية تقتضي الأمانة العلمية أن أشير إليها في مستهل هذه المقالة وهي أن هيئة موانئ بورسعيد صارت الآن أكثر من أي وقت مضى منطقة تلاصق حميم زأخر بالتواصل المتشابك مع عصر الموانئ المحورية عولية التخطيط والأداء . ومن هنا وفي إطار الحوار الدائم بين عقول باحثة عن المعرفة والتطور فيها وبينى عن ماهى الفوارق ما بين الأقطرمة (المسافرة) والترانزيت (بضائع المرور) ولهم ولأمثالهم أهدى هذه المقالة.



وقد بدأنا في هذه المقالة بمصطلح (Transshipment) إلى مكناك الرئيسية فالبيانته (Trans) بنا ما وضعت قبل كلمة مثل (Ship) فإنها تعني (بحر) أو (بين) وعلى ذلك فإن مصطلح أقطرمة يعنى إعادة شحن البضائع أو السلع ما بين سفينة وأخرى أو بين قطار وبضائع وبطائر أخرى أو طائرة وأخرى أو شاحنة وأخرى إلخ...

وقد يتبادر إلى الذهن تساؤل مواء لماذا إذن لا نقول (Transplane) أو (Transstrain) أو (Transtruck) والإجابة هي أنه مع سمة هذه الكلمات من الناحية اللغوية البحتة فإن المصطلح الذي ساد علينا وتطبيقاته هو (Transshipment) وقد نشأت الحاجة إلى أنشطة الأقطرمة لنمو دواع وإعتبارات منها أن الناقل الأول (الرئيس) ليس له خطط رحلات تمتد أبعد من ميناء معين وأن بضائع (Transshipment) تمثل حمولة جزئية من حمولة السفينة وإذا فإن شواء البضائع لنشطة الأقطرمة من ناقل ثان قد أدرك أنه في التكلفة . وإيضاً فإن الميناء للتخذ مركزاً لأنشطة الأقطرمة يقع في بؤرة مركزية تتفرع منها شبكات نقل أخرى كثيرة تقصد إلى الموانئ المراد شحن البضائع الأقطرمة إليها.

وتنطلق صفة البضاعة المخصصة بمرس الأقطرمة مماثلة لها حتى وإن أفرحت من السفينة إلى الأرصفة أو خزنت في مخازن أو تركت في الصناديق رأياً تلتى السفينة التي ستقلها إلى وجهتها النهائية. يطبق نفس المبدأ على الحاويات التي تفرغ وتوحيش في ساحة الحاويات في انتظار إعادة شحنها إلى الميناء المحدد في بواصمة شحنها. ولا يطلق على هذه الحاويات في هذا الحال حاويات ترانزيت. وتقوم أنشطة الأقطرمة بدور بارز في مجال الصادرات القديمة بإشرافها أنشطة مجهزة للوجستيات المبادلات التجارية البحرية الدولية فهي سيدة كل عمليات النقل البحري. وبور الميناء أو محطة الحاويات هو دور وسيط. وبور الميناء أو محطة الحاويات أو الوكيل الملاحي يتولى بالمجازة القانونية المهمة للبضائع فقط. بينما تعتمد الحياة القانونية والدانية ما المستورد والألقاب الأعم من الموانئ المحورية الدولية التي تقوم بوظائف مراكز التوزيع السليمي أن موانئ التجارة ببضائع المرور (ترانزيت) فهي ليست موانئ نهاية/ موانئ مقصودة (Destination Ports) وإنما هي موانئ وسيطة مزروجة الوظيفية فهي قد تكون موانئ أقطرمة (Transshipment Ports) أو موانئ مرور (Transit Ports) أو كليهما كما. وفي الحال الأول تلتى البضائع إلى ميناء الأقطرمة محمولة بمستندات بوربواصمة الشحن من شحنتها محددة الوجهة إلى الميناء النهائي المرصود إليه البضائع. وفي الحال الثانية أي كون الميناء الوسيط ميناء مرور (ترانزيت) تلتى شحنتها البضائع ويرافق معها مستندات شحن ببضائع مرور (Transit Shipping Documents) وأهمها بوربواصمة مرور (Transit Bill of Lading) ويتبقى في مخازن أو مستودعات الميناء لمعين إيباد مشتر كل سواء في دولة الميناء أو أي دولة أخرى. وتبقى مناطق الاستثمار التجارية ببضائعها مناطق استثمار دولية (off - shore) أنشطة البضائع مع مراكز التوزيع السليمي حيث تلتى إليها رسائل البضائع برسوم التخزين الوقت الموجهة لأنشطة الترانزيت يرسم أن مستندات الشحن تشير إلى أنها مرسلة لهذه المناطق ببضائعها حلقة في سلسلة الإمداد اللوجستى (Logistics Supply Chain) وقد يعاد التصدير منها إما إلى مركز ترانزيت أو مراكز أقطرمة أخرى.

وقد يمكن أن يطلب الضامن إعادة شحنها إليه... أو إعادة شحنها إلى مشتر آخر في ميناء آخر... الإجابة نعم وفق إجراءات قانون التجارة البحري الدولي. ومن المفارقات التاريخية أن الأقطرمة لم تكن في الماضي تقتصر على شحنات السلع والبضائع وإنما كانت تشمل التشل البشر أيضاً . فقد كان العبيد (الأرقام) المضمومين على السفن من حوايلها.

1 - حمل البضائع أو الركاب من مكان إلى آخر.
2 - Transit Cargo, Transit Freight, Transit goods وكها بمعنى واحد والمقصود بها البضائع للمرور من مكان إلى آخر.
3 - Goods in Transit يعنى البضائع برسوم المرور.
4 - Transit تعنى ككاه مرور أو تعالين خلال أو على خط ملامش لمرور إنتقال الركاب أو البضائع.
5 - Transit - يعنى مجال الإستعمال (Mode of Travel)
6 - Transit Trade - يعنى أيضاً Entrepreneur (Re- exporting كما يشيرون إلى الموانئ التي تتغير مراكز توزيع سلعى الموانئ التي حوايلها.

قارة أفريقيا إلى أمريكا الشمالية حتى العام 1776 يتقلون أولاً إلى موانئ أقطرمة في جزر الهند الغربية ثم يتقلون بعد ذلك إلى أمريكا فيما يات يعرف بالأقطرمة البشرية (Slaves Transshipment) ويتم نقل ملايين منهم على مدى ومن قبيل ذلك أيضاً أقطرمة الأتراك (المواشي) (Livestock Transshipment) وشحنتها أخرى كثيرة. وقد عرلت مصر الأقطرمة للشحنة السفنات - (Multi Model Transshipment) فيما قبل مقر قناة السويس حيث كانت شحنتها البضائع تصل إلى ميناء الإسكندرية ثم نقلها برًا بقوارب الجمال إلى ميناء السويس والعكس بالعكس ثم يعاد شحنها إلى مقاصدها النهائية . وفى كل المصور والتطورات تلتى أنشطة الأقطرمة هي سيدة عمليات النقل البحري والبحري والجوى . ويتنطلق منطق الأقطرمة على زيت البترول الخام الذي يتقل خلال خط سويد من ميناء السويس إلى موقع شحنته على البحر المتوسط.

الأقطرمة في الأصل مصطلح تركي . فما هي الأقطرمة إذن ؟ . هذا المصطلح التجاري يعنى التسليم (Acceleration) أي الأسراع أو زيادة السرعة في نقل البضائع من سفينة إلى أخرى. وقبل أيضاً لا يشير إلى السفينة المتلقية لشحنة ببضائع من سفينة أخرى. والمصطلح العربي المترجم عن المصطلح الإنجليزي هو (المسافرة) أي إنخراط سفينة أو أكثر في تسليم وتسليم شحنتها البضائع في نقطة معينة لتلقها إلى أدهاها النهائية المقصودة . والمصطلح الإنجليزي هو (Transshipment أو (Transloading) والأقطرمة تتم خلال وسط (Sea, Land & Air = Mode) كما تتم بواسطة وسائل (Means = Ship, Plane, Train)

مستند قبيلا في شرح بعض الجوانب العامة لإستخدام حلقة أنشطة الأقطرمة في سلسلة الإمداد السليمي والخدمي اللوجستى. الأقطرمة تعنى ألا تتحرك أو تتقل البضائع ما بين ناقل مبدئي وناقل ثانى آخر تلقاً في المجال التجاري هي البضائع التي تشحن من متعامل تجارى (First dealer) إلى متعامل تجارى آخر (Second dealer) خارج نطاق الإقليم المتعامل الأول . وقد يقوم المتعامل الثانى بإرسال الشحنتا الواردة إليه إلى أكثر من جهة أخرى خارج نطاق إقليمه والمالة الثانية يلقى عليها (Transloading) .

وفيما يلي تعريفات لمصطلح ترانزيت Transit وتعريفات لمصطلح ترانزيت Transit

1 - حمل البضائع أو الركاب من مكان إلى آخر.
2 - Transit Cargo, Transit Freight, Transit goods وكها بمعنى واحد والمقصود بها البضائع للمرور من مكان إلى آخر.
3 - Goods in Transit يعنى البضائع برسوم المرور.
4 - Transit تعنى ككاه مرور أو تعالين خلال أو على خط ملامش لمرور إنتقال الركاب أو البضائع.
5 - Transit - يعنى مجال الإستعمال (Mode of Travel)
6 - Transit Trade - يعنى أيضاً Entrepreneur (Re- exporting كما يشيرون إلى الموانئ التي تتغير مراكز توزيع سلعى الموانئ التي حوايلها.

وقد يمكن أن يطلب الضامن إعادة شحنها إليه... أو إعادة شحنها إلى مشتر آخر في ميناء آخر... الإجابة نعم وفق إجراءات قانون التجارة البحري الدولي. ومن المفارقات التاريخية أن الأقطرمة لم تكن في الماضي تقتصر على شحنات السلع والبضائع وإنما كانت تشمل التشل البشر أيضاً . فقد كان العبيد (الأرقام) المضمومين على السفن من حوايلها.





MAHONEY

E G Y P T

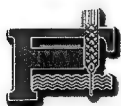
**YOUR LOCAL AGENT
IN ALL EGYPTIAN PORTS**

Alexandria - El-Dokki - Matruh - Port Said

Head Office

100, El-Sherk El-Masria St.
2nd Floor, El-Dokki, Egypt.
Tel: 23342000
Fax: 23342000 (6 Lines)
Telex: 23342000
E-mail: mahoney@port.sae

شركة فينمار للملاحة



FINMAR SHIPPING CO. (S.A.E.)

"MOUSELHY BROS."



محمد قراج



YANG MING LINE

● خط منتظم يعمل بين ميناء بورسعيد وموانئ الشرق الأقصى وأوروبا وأمريكا



□ خط منتظم يعمل بين موانئ حوض البحر المتوسط من وإلى الإسكندرية

المركز الرئيسي : ٣ شارع فرناند عاده / المسلة / محطة الرمل / الاسكندرية

٤٨٧٢٥٠٠ / ٤٨٧٣٠٧٨ / ٤٨٧٣٩٥١ / ٤٨٦١٢٣٩

فكس ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٣٦٦ - تلكس ٥٤٤١٨ / ٥٤٦٣٠

فرع بورسعيد : ٠٦٦ / ٣٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦ / ٣٣٥٩٧٧٥ - فاكس ٠٦٦ / ٣٣٣٦٦٤٥

فرع دمياط : تليفون وفاكس : ٢٩٠٢٢١ / ٢٩١٢٢١ / ٥٧

القاهرة - السويس



أسرة تحرير المجلة وجميع العاملين بها



يتقدمون
بخالص التهنئة
للسيد الربان



إبراهيم عبد السلام الحناوى



نائب رئيس مجلس إدارة
هيئة موانئ البحر الأحمر
على ثقة السيد الدكتور
رئيس مجلس الوزراء

بتجديد تعيينه بالدرجة الممتازة
وذلك بقرار رئيس مجلس الوزراء
رقم 437 لسنة 2007



ويتمنون لسيادته
دوام التقدم والنجاح
فى ظل القيادة الرشيدة
لفخامة الرئيس

محمد حسنى مبارك



النموذج العصري للموانئ العالمية

منذ اليوم الأول لتسلم شركة تنمية ميناء السفينة الإدارية داخل الميناء وهي تسمى للتفرد والتميز والريادية وتحقيق أهداف السرعة قامت الإدارة بإتخاذ الخطوات التالية

- 1- الفروع بالموانئ المصرية من النموذج التقليدي الميناء (شحن وتوزيع فقط) إلى النموذج المصري الذي يعتمد على تنوع الأنشطة الإنتاجية والخدمية ، إقامة مشروعات منتجة داخل الميناء - مصنع السكر - مشروعات الثروة الحيوانية - مخازن لوجستية معامل للفحص معتقدة دولياً - ترمين سفن.
- 2- وضع مضطط عام للميناء يضمن التنسيق والإتصال بين جميع مشروعات الميناء والمشروعات الطروحة للإستثمار خارج منطقة الميناء (إقامة مشروعات بالظهير المينائي).



اختصار زمن إنهاء الإجراءات إلى يوم ووصل إلى ساعات مهدونة من اليوم.
6- الرعاية البشرية المستمرة للعاملين من حيث التدريب المستمر أو العلاقات الإنسانية والرعاية الإجتماعية والصحية، مما أدى إلى خلق جيل جديد من العاملين كان في أغلب الأمور نواة للتطوير وذائع للعمل بالموانئ المصرية الراغبة في التطوير والتحديث.

7- السعي الدائم إلى زيادة موارد الدولة سواء من حيث الجمارك (وصلت عام 2006 إلى 1.7 مليار جنيه) أو من حيث أجهزة الرقابة والمصن (حققت عام 2006 أكثر من 26 مليون جنيه). إقامة العديد من الفرص للشباب (أكثر من 1700 عمالة مباشرة مصرية على أحدث الأجهزة الإلكترونية).

8- كل ما تقدم وضع ميناء السفينة على القمة واعتبر بحق قاطرة للتطوير والتحديث بالموانئ المصرية.



- 3- إستخدام أحدث تكنولوجيا الإتصالات والإدارة سواء بين الإدارات العاملة داخل الميناء بعضها مع البعض أو بين إدارات الميناء والجهات الرسمية والرقابية والمتعاملين مع الميناء من الشركات والأفراد.
- إستخدام نظام التبادل الإلكتروني للمعلومات BDI ثم إستخدام الإنترنت في إستقبال منسقات البواخر - إستخدام الرسائل القصيرة SMS مع المتعاملين - شاشات البلازما الإلكترونية - إستخدام الفيديو كونفرانس - إستخدام أجهزة البحث KIOSKS لتتبع مراحل الشفاهة.
- 4- التعامل من خلال مفردات جديدة وأنظمة جديدة لخدمة العاملين والمترددين على الميناء (نظام الشيك الواحد - مكاتب خدمة العملاء - اللجان الموحدة للكشف والفحص، مطابقة موحدة للرسم والضرائب والجمارك والرقابة، دخول منظومة البندوك ضمن خطوات العمل - الإقترارات الموحدة للجمارك وأجهزة الرقابة.
- 5- تقليل قيمة الوقت بالنسبة لإنهاء الإجراءات الجمركية من خلال تجميع جميع الأجهزة العاملة داخل الميناء في مرحلة واحدة، الأمر الذي أدى إلى



يبحث مجلس أمناء مطار البحر الأحمر خطة جديدة من التطوير

• يبدو أن موانئ البحر الأحمر مقبلة على مرحلة جديدة مليئة بالمستجدات والتغيرات التي تؤهلها للعالمية .. وتسطر اسمها من نور على خريطة الملاحة العالمية .. بعد مرحلة صعبة استطاعت الهيئة أن تعبرها بحكمة واقتدار بدعم ومساندة من القيادة السياسية أن يجتاز تلك المرحلة باختيار الإدارة الحكيمة التي تدير الدفة بوعي وخبرة .. لتستعيد الماضي العريق التي شهدت تلك الموانئ لتستكمل المسيرة من أجل أن تصبح فعالة ومساهمة لكافة التغيرات العالمية التي طرأت على الموانئ المجاورة لتدخل المنافسة بقوة مع موانئ المنطقة ..

لأهميتها التجارية، وسادها والفرقة لأهميتها السياحية خلال موسم العرة والبحج .. وعلى أثره توجه فريق العمل والذي ضم ثمانية من أساتذة كلية الهندسة إلى موانئ البحر الأحمر وهم:

أ.د. خالد أحمد الكري بكل كلية الهندسة لشؤون خدمة المجتمع والبيئة
أ.د. محمد عبد النعم الطهارة، أ.د. حمدي عبد العزيز، أ.د. عمرو يوسف، أ.د. جمعة خميس موسى، أ.د. عصام أحمد الكري، أ.د. سعيد محمد هلام، أ.د. فريد زكي ..

حيث كان في استقبالهم اللواء / هشام السراسوي رئيس الهيئة .. وتم عرض فيلم مرئي عن موانئ الهيئة وإمكاناتها .. تلى ذلك جولة تفقدية على أرض الواقع لتفقد كل من موانئ بورطوفيق والأديبة سفاجا والغردقة .. استمرت الجولة ثلاثة أيام متتالية .. على الجانب الآخر .. أكد اللواء / السراسوي أن تلك الخطوة جاءت موائمة للمتطلبات الحالية والتي تتطلب إعادة النظر إلى تلك الموانئ للاستفادة منها .. حيث أصبحت الحاجة ضرورية إلى تطوير البنية الأساسية على أساس علمي يضمن تنفيذ خطط التوسع من أجل وضع مخطط على سلم تسويق الخدمات التي يمكن أن تقدم في تلك الموانئ مع فتح ووضع التسيارات أمام القطاع الخاص لصنع الاستثمارات وإقامة المشروعات الإنتاجية والاستراتيجية داخل تلك الموانئ.

.. فضلاً عن ذلك أن هناك مجموعة من المشروعات سوف تشهدها تلك الموانئ في الفترة المقبلة بعد الانتهاء من دراساتها تشمل إنشاء محطات تداول الحاويات وتصنيعها بجانب صناعات القيمة المضافة ومختلف الأنشطة اللوجيستية المرتبطة بالنقل البحري ..

.. هذا وتتمتع وزارة النقل بدعم وتساند كافة الشركات الاستثمارية بتوفير المناخ المناسب لإقامة المشروعات الإنتاجية داخل الموانئ .

هذا ما أظنه المهندس / محمد منصور وزير النقل مؤخراً بشأن الوزارة وضعت استراتيجيات متكاملة للتطوير بقطاع النقل البحري بشكل عام تبدأ بتطوير البنية الأساسية للموانئ المصرية من خلال تطبيق أحدث النظم والتقنيات العالمية بعد أن دعت الحاجة الملحة إلى التحديث لتواكب التطورات المتلاحقة التي تشهدها صناعة النقل البحري على مستوى العالم.

وبدأ كانت موانئ البحر الأحمر مساهمة في كل جديد يحدث .. فكانت المرحلة الأولى لتطلاق شرارة التطوير لما تعطي به هذه الموانئ من أهمية خاصة وريادية ومساندة مستمرة من وزارة النقل كونها موانئ متميزة لما تتمتع به شرايين بحرية للتجارة عبر دول الخليج العربي ودول الشرق وأفريقيا .. فضلاً عن أهميتها لنقل الركاب والسياحية على مدار العام ..

لذا كانت توجهات معالي وزير النقل البدء بتنفيذ تلك الاستراتيجية من خلال تلك الموانئ وذلك بتشكيل فريق عمل متميز من خبراء النقل البحري في مصر ممثلاً في المركز الاستشاري الهندسي بكلية الهندسة جامعة الإسكندرية والذي كان له سبقاً في وضع أساسات التطوير والتحديث الذي شهده ميناء الإسكندرية مؤخراً وأصبح بالمكانة المرموقة التي وصل إليها كواجهة مشرفة للموانئ المصرية .. حيث قرر وزير النقل بعمل مسح سريع وبحري شامل ومخطط عام لوقاي البحر الأحمر يتضمن الأنواع الحالية للموانئ التسعة التابعة للهيئة مع إعطاء أولوية لموانئ نور توفيق والأديبة



وزير النقل - ورئيس الهيئة وملاحظ الفترة المقبلة

بحاج ملحوظ لتطبيق معايير السلامة البحرية

• ويبدو أن جمعت الهيئة وأعلنت أنظار الرقابي في تطبيق معايير السلامة البحرية للركاب والسفن كهيئة استراتيجيات انتهت ورؤى أمن في أسفد أسفد .. وأصبح به المواطن وخاصة محدود الدخل بإمكانه غير مسبق من الحكومة بأهميته مجامعة في حياته وبوفير كافة سبل الأمن والراحة أثناء رحلات السفر والعمرة، تسعى الهيئة جادة لاستكمال تلك المخطوطة بتأمين حركة الملاحة بموانئ البحر الأحمر وخاصة بند سفاجا .. حيث أكد اللواء / السراسوي رئيس الهيئة أن الهيئة تصدر مرامها ومخططها هذا المخطط الاستراتيجي في المرحلة المقبلة لتتضمن معاً مؤازراً عليها التوسع لتستمر بسفد مسخرة من موانئ البحر الأحمر إلى الموانئ السودانية والكثير لتحقيق ساداً إليها .. مع السطرد على حركة السفن والملاحة البحرية بالبحر الأحمر مع توفير منظومة أسفد لعمليات صحت وأفد وتطبيق الإدارة الجيدة لها .. فضلاً عن مساهمة فاعله في حجاب السفن البحرية من الفلوت ومع إلقاء إحصاء في مناطق الحجب الصليبي .. مع طبق الإ .. والديوكوبو حركة السفن المتفردة على موانئ البحر الأحمر



وزير النقل - ورئيس الهيئة يبحثان خطة التطوير

من ماضيه بحري .. يصيف رئيس الهيئة ن وزارة النقل حرصه على رفع مستويات الخدمة وجعل منظف الأمن والسفر في منظومة النقل البحري آمناً .. والتي سارت وتتي شاربها وللمتعة في بدء تشغيل عراباً جديدة في مطار متكامل برامى سربوط وسفد السلامة بحرية العالم ما يحق أن وسفد لأفد وأنا مشغول بسفد موانئ العرة لهذا العام مفيد من الأصفد ذات والإمكانات التي يوفرها على مستوى أسفد .. أن يصبح موسم عرة أفضل بكثير من الموسم السابق به شاء الله



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية
AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركة

تم الترخيص لها لتكون مستودع ايداع جمركي
تمتلك الشركة أحدث معدات التداول المتطورة
ومراكز التخليص الجمركي ذات الخبرة العالية

تأهلت الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع
البشري لضمان سلامة مصالح عملائها .
إدارة واعية ومهنية ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع أنواع البضائع
الواردة والتراخيص للعملاء .
توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات
كبيرة .

مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاثة والمبردة .

تخزين السيارات بجميع أنواعها والاكواب والمعدات والسحب لأي

إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

تفريغ شمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة

التفريغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .

استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .

تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة

والمرونة .

بما مجمع جمركي متكامل لشمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت

وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب)

القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office: Borg Elfarab Road From Alex /Caro
Desert Road - King Mariot

Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03)4485675

Mobil. 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق
الاسكندرية

القاهرة - الصمراوى كينج مريوط - الاسكندرية

ت : ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)

فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)

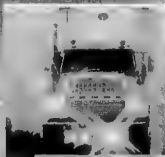
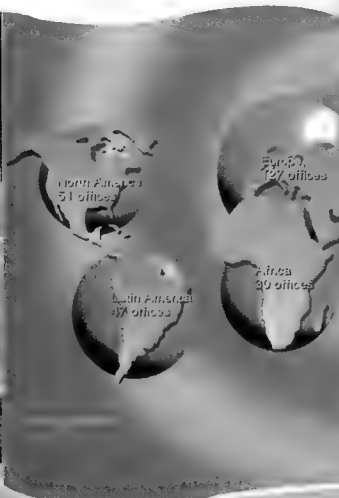
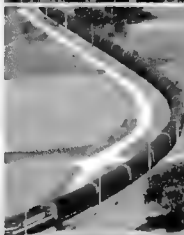
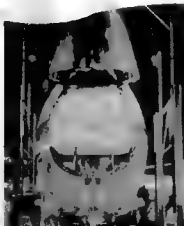
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

AFIFI

WORLD TRANSPORT

AFIFI

PANALPINA
on 6 continents



Services Offered in

IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

PROJECT AND PLANT-TRANSPORT

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite. Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas

FIELD

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521

السواء إبراهيم يوسف رئيس مجلس إدارة غرفة التجارة والصناعة في الإسكندرية



- أصبحت أعمال التطوير والتحديث الجارية في ميناء الإسكندرية واقعا ملموسا، وجزءاً من حياة العاملين بالميناء والمتعاملين معه. وتعددت الدورات المستندية الإلكترونية من حلم، إلى مشروع ثم دخل المشروع حيز التنفيذ التجريبي وما هي إلا أسابيع قليلة وتراجع التعاملات الورقية إلى أقل قدر ممكن وتصبح جميع التعاملات مع الميناء، أو على الأقل معظمها تعاملات إلكترونية من خلال الكمبيوتر والإنترنت أو من خلال المراكز اللوجستية التي تم إنشاؤها في الميناء.

- خطوة رائدة وكبيرة للأمام خطتها قيات ميناء الإسكندرية وحتى تتحقق الفائدة المرجوة منها كان من اللازم أن يكون التطوير في

هذا إصلاح كامل ويوفر في الرؤيا من جانب المتعاملين مع الميناء، من هنا نشأت الحاجة لمعد لقاء جامع لجميع الأطراف، التعرف على إمكانيات والتفاصيل مباشرة من مصادرهم الرئيسية. استضافه الغرفة السيد اللواء/ إبراهيم يوسف رائد التطوير وشركة الطويل لشكاملة صامحة الخبرة الفنية والطبية والقائمة بالتفصيل، وقيادات الجهات العاملة داخل الميناء من جمارك ورقابة على البضائع والصادرات، شركة تداول الحاويات، ليكون النقاش المباشر والحوار البناء بينهم وبين أعضاء الغرفة.

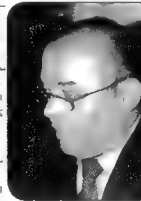
في بداية اللقاء قام اللواء / صلاح الوائلي بالترحيب

بأسادة الحاضرين وإلقاء كلمة أكد فيها أن هذا اللقاء المهم الذي يضم قيادات منظومة النقل البحري بالإسكندرية هو دليل على المستوى الرافق والجديّة التي تتميز بها هذه الغرفة في طرئ الأفكار والآراء ووجهات النظر وفي عرض المشكلات وإستعدادها للحلول المناسبة. وقال إن السواء إبراهيم يوسف جاء ليستمع إلى جميع الإستثمارات المتعلقة بالمشاكل



والعقبات التي تواجه الشركات الأعضاء خلال تعاملاتهم اليومية مع ميناء الميناء سواء ما كان منها متعلقاً بالهيئة أو بأى من الجهات العاملة في الميناء والتي تعتبر جزء من المنظومة التي تشرفون قيادتها بحضور هذا اللقاء.

ثم قام بتقديم السيد الريان / محمد العقاد سكرتير عام الغرفة الذي قام بإلقاء كلمة السيد الرئيس/ حسان لهيبة رئيس مجلس إدارة الغرفة والذي استعرض فيها سياتر باختصار ما تم إنشاؤه حتى الآن مدياً تقديره وتقدير أعضاء الغرفة الجهد المبذول في مجال تطوير الميناء والوقوف والوقوف والوقوف المصرية التي خطت وتعدت وأشار سيادته



- وسوق الرؤية.

- تطوير الإجراءات والنظم وعدم إكتفاء تطوير الرافق.

- تطوير الخدمات التي يقدّمها الميناء بما يعزّز قدرته على المنافسة.

- وجود مضطحات للإرتقاء بالعنصر البشري.

كما وجه رسالة للسادة أعضاء الغرفة أكد فيها على ضرورة مشاركتهم في التطوير وتعزيز الإستفادة منه والإرتقاء في البوكت نفسه تمتل في الصورة الفنية العالية من خلال التريب الذي تلاءم العاملين بها من خلال، لمشاركة التي كانت قائمة بينها وبين أحد الشركات في العناية العاملة في



وأن هذه المرحلة سوف تتبعها مراحل عديدة وإن نجاح عملية التطوير هو مسئولية جماعية يشارك فيها السادة الأعضاء وأجهزة الدولة والقيادات العالية للميناء وأيضاً للقيادات المستقبلية التي من ولجتها إتمام العمل الذي بدأت القيادات الحالية. كما أشار إلى مبادرة السيد اللواء رئيس الهيئة والتي تبنتها الغرفة بالتعاون مع شركة الحلول المتكاملة



والسابقين الذين أسهموا فيه

ثم قامت الهندسة هالة الشريدى - مدير عام شركة لحلول المتكاملة بعرض أهداف ومهام الشركة، وكيفية متخصصة في تقديم خدمات نظم المعلومات الموائمة وأوضح أن ملكية الشركة مرتبة بين وزارة الإتصالات بنسبة 15% وميناء دمياط بنسبة 9% وادعى تمكّن، أكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا

والنقل البحري، وأن الشركة - لأنها مصرية - تستطيع أن تكون أكثر فهماً لمتطلبات العمل في الميناء المصرية، وأنه في الوقت نفسه تمتل في الصورة الفنية العالية من خلال التريب الذي تلاءم العاملين بها من خلال، لمشاركة التي كانت قائمة بينها وبين أحد الشركات في العناية العاملة في



وأوضحت أنه الهدف من المشروع التجاري تنفيذه الأوفى ميناء الإسكندرية هو :

- 1 - تقليل الوقت والجهد والتكلفة اللازمة لتعامل مع الميناء
- 2 - ربط المجتمع اللبناني بالكامل من خلال نظام إلكتروني لتبادل الرسائل بما يؤدي لتقليل الإعتماد على البيع الورقي.
- 3 - تقليل التكاليف والإلتزام داخل الميناء من طريق

التعامل من خلال المراكز اللوجستية الموجودة خارج الفاتحة الجمركية.

4 - توفير الخدمة على مدار 24 ساعة. وفي سبيل تحقيق ذلك تم تقسيم الجهات العاملة داخل الميناء على أساس مستوي النظم الإلكترونية ونظم الاتصال المتوافرة لديها وتطويرها بما يسمح لها بأن تكون جزءاً من المنظومة، وتم إستحداث منافع أمتثال (من طريق الإنترنت أو عن طريق المراكز اللوجستية) يستطيع التعامل مع الميناء إستخدامها لإنجاز تعاملاتهم وقامت الهندسة هالة بشرح الكيفية التي تم بها تحقيق هذه الأهداف وإشارت إلى بعض الخدمات التي أصبحت الآن أكثر يسراً على المتعاملين في ظل النظام الجديد. وأكدت على أن المشروع الآن لا يزال في مرحلة التشغيل التجريبي،



الطريق من بغداد إلى أربيل ومشاركتها الأجنحة

مدينة - جوارات - شرطة سياحة - طرابلس -) من الخلوقة الإقتصادية ولم يتم تسخير هذه الخدمات قال سيادته إن هذه الجهات جزء من الخلوقة الإقتصادية وإنه لا يوجد اتجاه لتفاسي مقابل هذه الخدمات في الوقت الحالي (على الأقل) حتى تستقر وتنظم (الخدمة). ومن أعاد التطوير والخطة الموضوعية لمواجهةهم أعاد سيادته أنهم موجودين في كل مكان ولابد من التعامل معهم وعلى بالبقية المستمرة لعمل العمل حتى يمكن إكتشاف المشاكل التي يتسببون بها. وكرر عليه التعاون السادة الأعضاء معه في هذا الخصوص. وأضاف سيادته أنه لا يتم بالرد على الإهتمامات الخارجية من الصلة التي توجه له على صفحات بعض الجرائد. بأن الإنجازات الموجودة على أرض الواقع هي البهره على هذه الأهميات.

أما بالنسبة للمعدات والمنصيب سفن الدهرجة من حيث تخصيص الأرصدة داخل المحطات قال السيد ابراهيم في المرافقة على طرح المناقصة قد وصل سيادته من ثلاثة أسابيع وأن التأثير في الحصول على المعدات سببه الإجراءات والتعقيدات الأخيرة لأن هيئة البناء ليست شركة وبالتالي فهي خاضعة للقوانين والإجراءات الحكومية وأن تأخير الطرح رغم ورود المرافقة منذ عدة أسابيع يرجع إلى إتجاه الهيئة لدعم المرحلتين الأولى والثانية من المشروع وعلى هيئة شركة عالمية للتتليذ. وأشار سيادته إن الهيئة إن كانت في صورة شركة لا تأخر قرار إنشاء حاجز أوضاع ميثاء لفترة تخصص سنوات كما ارتفعت خلالها تكلفة تنفيذ من 15 مليون دولار إلى 50 مليون دولار. حيث إن تلك الحالة كان قرار الجمعية العمومية كافيًا لمثل المشروع ورأى على سؤال كان قرار السادة الأعضاء دور الشركات العمومية في أعمال التطوير، مقارنة بدور الشركات الأجنبية تفصل سيادة اللواء بالتأكد على حرصه على تحقيق أكبر استفادة ممكنة للمستثمر العمومي والاقتصاد العمومي وأكد سيادته أنه لم تقسم أمر من المشروع التي تم الإعلان عنها على المستثمر الأجنبي ولكن في بعض الأحيان يكون حجم الإستثمار المطلوب كبير جدا بما يعادل عمليا أمام استثمر العمومي. وفي ظل الأولوية وإلزام الإستثمارات العمومية. أوضح سيادته أن المستثمر الأجنبي يتنى نادئا من خلال مستثمر مصري. وفي مداخلته لسيد الأستاذ/

أبراهيم بعض اللائحة الخاصة بمسئولية بعض الهالك عند خروج السفينة من الميناء والذي يحدث بسبب ضعف البنية التحتية للجهات المختلفة العاملة في الميناء من جوارات وإرشاد وقطر وغيرها. وأشار سيادته أيضا إلى تأخير الفواتير الصادرة عن الهيئة وأنه متفائل بالرد على التي حصل عليها بالقضاء على هذه المشكلة من تطبيق النظام الإقتصادي. في السيد اللواء على وجه الخصوص من الملاحظات مؤكدا أن النظام الإقتصادي أخذ كل هذا المشاكل في الإعتبار من حيث سيال الأسلوب الأمثل للتفصيل بين كل هذه الجهات من طريق الربط بين الإقتصادي والإجرائي وأن الفواتير ستكون جارية بمجرد مداخلته للسيد الأستاذ.

وفي نهاية المناقشة السيد ابراهيم/ محمد العقاد بال شكر السيد اللواء ابراهيم يوسف وكل من ساهم في إنجاح هذا اللقاء. كما توجه السيد اللواء/ ابراهيم يوسف بالشكر للفرقة وكرر التأكيد بها كما كرر معونه السادة الأعضاء/ ليتكون / الجهاز الرقابي الخاص به / بالمادية على إبلاغ سيادته بالمعلومات وأوجه القصور لعمل على تأهله.

كما كشف سيادته عن إنتقاد التبع لعقد مؤتمر موسع به البدء في التشغيل الفعلي للنظام الجاني يدعى إلى جميع المتاهمين من الميناء من مصربين والجانب لتقييم التورية والتصرف على ملاحظاتهم عليها وأوضح سيادته أن ما تم تحقيقه لم يتجاوز لم يأت على حساب سير العمل ولا الإنتاجية ولا الدخل الذي تخلفه البناء بل وأن تكلفة التطوير تم تحويلها بالكامل من دخل الميناء. ووجه الجهر إلى الاقتراض أو عدم التمويل وأوضح أيضا أن التطوير لم يتوقف عند حدود ميناء الإسكندرية بل أن العمل الجاري الآن في ميناء الدخيلة للوصول به إلى نفس المستوى الخط لميناء الإسكندرية. كما أكد السيد ابراهيم/ ابراهيم يوسف على ضرورة الإهتمام الكامل بصيانة ما تم وما سيتم تحقيقه من إنجازات للحفاظ على كافة ومستوى الخدمات التي تقدمها الميناء. وأن الصيانة لا تكون المعدات والمشتات فقط ولكنها تكون أيضا للعنصر البشري وذلك عن طريق الإهتمام بالتدريب كوسيلة لا غنى عنها لرفع كفاءة العاملين. وأشار في هذا الخصوص بالمبادرة التي قامت بها الفرقة وشركة الحلول المتكاملة (بالتنسيق مع الهيئة) لإعداد مجموعة من الدورات الفنية للشركات الأعضاء بهدف تدريب كواكب هذه الشركات على كيفية التعامل مع النظام الجديد بما يحقق الإستفادة القصوى. وبعد أن انتهى السيد اللواء / ابراهيم يوسف من كلمته تم فتح باب الأسئلة والتعليقات والتي بدأها السيد الدكتور/ محمد مرحوم بالإشارة بواقعة التغير التي حدث في ميناء الإسكندرية على مستوى إدارة العمليات البينية إلى الجهة التي يرى سيادته أنها تحمل الميناء الفضول على مشاهدة الأيزود 14001 وأتقن سيادته إنشاء معماري التفاهات (الفرقة والمادية) وذلك إنشاء مصنع لإعادة تدوير النفايات. وعلى السيد رئيس الهيئة على هذه المقترحات بأن الهيئة في طريقها لتفادى في مرحلتين واحدة في ميناء الإسكندرية في ميناء الدخيلة.

ومن شكوى من القرارات التي تفرش على السفن عن إعدائنا أضرار بالفانار. أضاف سيادته بأنه قد أصدر تعليمات في هذا الخصوص بعدم مسؤولية السفينة عن الأضرار التي تصيب البائز ما لم تحدث نتيجة لحادث من طرف أو الطرف أو الرشد أو راسو السفينة / وما عداها. أما ما يحدث من أضرار أثناء إنتظار السفينة (بسبب حركة السفينة مثلا) فلا تتحمل السفينة مسؤولية. ومن شكوى من إغراق باطن 26 بارغا من أن حوضه بجمع بعض الطيور ذات العرض الكبير (الشاردة). أضاف سيادته بأن ما يحدث خارجة عن طوره الشاذة في هذا المكان من 54 إستمرش ثمانية أمتار وبعد 22 بارغا من ستة أمتار. ومن قصصه تطوير مداخل وخارج محطة الصاويات وأدعى سيادته إن هذا التطوير مضطرا في إطار التخطيط الشامل للميناء وأن الهيئة ترحب بالتعاون مع الإسكندرية لتناول الماوي في هذا الخصوص أما بخصوص الشكوى من إغراق جميع الأجنحة أثناء إحصاء من هذا المادية عشرة مساءً فقد وعد سيادته بالتحقيق في هذا الأمر حيث أن التعليمات تقضي بوجوب موازين تعمل على مدار الـ 24 ساعة. ولطلب من السادة الأعضاء إن يكونوا بمثابة "جهاز متابعة" يواشي سيادته أولا بل بالشكليات التي تحدث أثناء التفيز الفعلي حتى يمكن التناوب عليها

ورجاءة على سؤال بخصوص موقف الجهات الأمنية شرطة

حيث يتم إحتبارها بشكل فعلي وتدارك وتصحيح الأخطاء التي تظهر أثناء التشغيل تم تطرقت بعد ذلك لعرض سريع للدورات التي الأتفاق على تنظيمها مع الفرقة وبينت للسادة الحاضرين أهمية متابعة هذه الدورات وأشارت إلى أنه سوف يتم مواءمة السادة الأعضاء بالتفصيل اللازمة للمشاركة في هذه الدورات عن طريق الفرقة. قام بعد ذلك السيد اللواء/ صلاح أبوالمكي بالتحديث السريع على كلمة الهيئة والتي أهدى أهمية زيادة أوجه التعاون مع الشركة وتوقيع بروتوكول بين الفرقة وشركة الحلول المتكاملة وكذا إقامة دورات تدريبية مساندة للعاملين بالشركات في الموضوعات الخاصة بإدارة الميناء. يشهد دورات أخرى بعد فترة لا تتجاوز الثلاث شهور لإطلاق على المستجدين في مجال الإدارة الإقتصادية والتدرب على المشاكل التي تظهر أولا بل أن دعا السيد المهندس/ أحمد العقاد رئيس لجنة التدريب بالفرقة لإلقاء كلمته التي تعرض فيها سير العمل وأهداف لجنة التدريب وأكد على أنها أصبحت الآن أقرب وأكثر قابلية للتطبيق وإشاد سيادته بجهود الهيئة اللواء/ ابراهيم يوسف ومجموعة العمل لمعالجة في تطوير الميناء. خاصة وإجتماعات التي جمعت معالي الفرقة والسيد اللواء/ ابراهيم يوسف وشركة الحلول المتكاملة بهدف الإعداد وإتفاق على محتوى الدورات التدريبية التي هي ملحق لكل قدر من الإستفادة للمتعلمين والمكان والزمان للتصميم لهم ولكافة التفاصيل التي تضمن لها النجاح.

كما تعرض سيادته لبعض التفاصيل الخاصة بإجراءات التشغيل وأعاد. لتعريف بعض المزايا الخاصة التي تمنح لهم بالتدقيق مع الهيئة وشركة الحلول المتكاملة ثم قام السيد اللواء/ ابراهيم يوسف بإلقاء كلمة جامعة بدأها بالترحيب بالسادة الحاضرين وتذكيرهم بالتفاهات لإجراءات التي تقوم بها. ولما جتمع الكل كما لم فيه من أجهزة ومتعاملين لا أبهر من تعاون وحرص على إنجاز المهمة ثم استعرض سيادته الجهد التي بذلت حتى الآن في تمهيد البنية التحتية للميناء والتي لم تعد له في التطوير منذ أكثر من 200 عام حيث تم إستبدال شبكة الصرف العمومي (بما أدى ولأن يصعب إنشاء الإسكندرية حوض السفينة) وشبكة تصريف مياه الأمطار وشبكة الكهرباء والتعليقات والمياه والبنية التحتية للشقة في الطرق والمباني والساحات وأيضا تم إعادة تخطيط الميناء وتخطيط البنية التحتية بحيث أصبحت تفرق إلى المخططات العالمية خاصة أن الميناء يعمل بها 52000 رجل وموظف تابعين لخلفقات الزارات والهيئات والميناء معا بموجب 30000 عميل ومن هنا جاءت فكرة الإدارة الإقتصادية للميناء بحيث لا يحتاج الأمر إلى إزارة واحدة من شخص واحد المركز الجهويست الموجود خارج الإقليم البحرية لإنجاز ما كان يتطلب إنجاز زيارات متكررة لعند كبير من الجهات الزائرة في أماكن متفرقة داخل وخارج الدائرة لعمركية. وأشار سيادته بتعاون الجهات المختلفة العاملة في الميناء لإنجاح هذا المشروع. وخص بالذكر في هذا الخصوص الأستاذ/ جلال أبو الفتح ورئيس مصلحة الجمارك واللواء / محمد أبو رئيس الهيئة العامة للرقابة على الصادرات والواردات.

شكره على دوره في هذه المناقشة والسيد الأستاذ/

الموانئ الجافة

البحر شرعي خارج نطاق السيطرة

(أم) ضرورة فرضتها الظروف الاقتصادية

تعتبر الموانئ الجافة أو الإيداعات والمستودعات الجمركية الخارجية إحدى حلقات منظومة التجارة المصرية كما تعتبر امتداداً للموانئ البحرية .. تخفف الضغط عنها تحويلها لبوابات عبور بدلاً من ساحات التخزين، ومع التطبيق العملي ظهرت العديد من المشاكل والمعوقات وصلت أصوات المنتقدين لوجود تلك الموانئ بحجة أنها أبواب خلفية للتهريب والخروج على النظام العام حيث أنها بمثابة جزر منعزلة عن الموانئ البحرية الأم فالأسعار التي تقبل في تلك الموانئ من الناحية الجمركية لا يمكن بأى حال من الأحوال قبولها في الموانئ البحرية. كذلك بأن الجهات الرقابية بتلك الموانئ ليست بنفس درجة الدقة الموجودة بالموانئ البحرية وعلى الطرف الآخر فإن المؤيدون لتلك الموانئ يقولون أنها تسير وفق المنظومة الشاملة للجمارك والجهات الرقابية وأنها ساعدت في خلق كيانات جديدة وساعدت كثيراً في نمو حركة التجارة المصرية ... وبين كلا الطرفين (المؤيد) (والمندد).

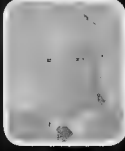
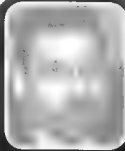
هناك (آراء) (ورؤى) قد تكون مغايرة أو متطابقة إلى حد ما .. لكن تبقى الصورة غير واضحة تماماً.

برأيك

هل حققت الموانئ الجافة الهدف الذي أنشئت من أجله؟

هل تعمل تلك الموانئ داخل نطاق السيطرة الجمركية والرقابية الكاملة؟ هل صورة تلك الموانئ مثالية ولا تحتاج إلى إعادة نظر وليس في الإمكان أبرع مما كان؟

وما هي الصورة المثالية التي يجب أن تكون عليها تلك الموانئ الجافة؟



المهندس / حسام لهيطة

رئيس مجلس إدارة غرفة ملاحه الإسكندرية

الموانئ الجافة يمكن أن تصبح مركزاً لجميع الحاويات الفارغة وإعادة توزيعها على مراكز الإنتاج والتصدير للمنافسة بالبحر مع القابلية للتحويلة كأحد متطلبات التجارة مع العالم الخارجى في المرحلة الحالية

الدكتور أحمد عيسوى صالح

عضو المجلس القومى للإنتاج والشئون الاقتصادية

إن انتشار الموانئ الجافة متكاملة العناصر من شأنه أن يهدف إلى تقاليد جمركية جديدة تنمو تحت رعاية مصلحة الجمارك ولكن في ظل مظاهر النقل بمعناها الحديث القائمة على فكرة إنسياب الحاوية من المصدر (origin) إلى الهدف (Destination).

ريان / هاروق عبد المنعم الصايغ

خبير ومستشار بحري

• العمل الأمل لمواجهة تحديات المستقبل والزيادة المضطردة في أعداد الحاويات وفي مجال تنمية وتفعيل عمليات تداول التجارة الخارجية ليس بناء موانئ بحرية جديدة أو توسيع الموجود حالياً باستثمارات مكلفة بل إنشاء موانئ جافة لا تتجاوز تكلفتها جزء ضئيل جداً من تكلفة البنية الأساسية للموانئ البحرية.

لواء بحري / مغازى الصاوى

مدير عام شركة العامرية للمخازن الجمركية

الموانئ الجافة ضرورة ملحة لا إستغناء عنها في ظل الانقباض والسيطرة الكاملة للأجهزة الرقابية المختلفة

وجيه محمد حسب النبى

مدير عام مستودع سودى

لا يوجد في جمهورية مصر العربية إلى الآن ميناء جاف ولكن جميعها مستودعات جمركية عامة وخاصة. حالات التهريب في الموانئ البحرية والجوية والتي تم ضبطها أكبر في حجمها وعددها بهذه الموانئ عن حالات التهريب بالمستودعات الجمركية.

و الاختصاصات بين (الموانئ الجافة / Dry Port - الإيداعات الجمركية / Bonded warehouse - مخازن الحاويات / Depot) رغم

الاختلاف الفنى الكبير في أداء كل واحدة من الأخرى و ما يمارس من خلالها من أنشطة ، و بمناسبة الاتجاهات المؤثرة التي تشهدها إلى إعداد وزارة المالية لمشروع قانون جديد للجمارك فيسمى بدارك هذا الغلط و التفرقة علنياً بين الموانئ الجافة و ما سواها من إيداعات جمركية و مناطق حرة .

كما يمكن أن تعاب الموانئ الجافة دوراً فعالاً كأحد الملقات اللوجستية ، لكن هذا الدور لم يبرز نتيجة عدم وجود مخطط لوجستى عام ، و كنوع من إنتقادات الذات فإن عدم التعرف على ملامح رؤية و إستراتيجية النقل في مصر عموماً خلال المرحلة المقبلة ، يضعف من وضع خطط واضحة المعالم لإستغلال الإمكانات اللوجستية المتاحة و من يجعل أداء الموانئ الجافة غير بالأنه العديد المثلى .

أخيراً ، ولم تحظ الموانئ الجافة بالرعاية المتصصة للمصاحبة و أدوارها و ما يمكن أن تسهم به بفاعلية على المستوى الإقتصادى إلا في عدد محدود من الدراسات من بينها دراسة كانت قد أجريت في عهد السيد الدكتور / إبراهيم العيمري - وزير النقل (السابق) ، و إن كانت هذه الدراسة قد تناولت الموانئ الجافة دون التطرق للأشكال الأخرى من الإيداعات ، علوة على أن مادتها أصبحت تحتاج لتحديث بياناتها في ظل المستجدات المحلية و الدولية . و تحتاج الدراسات في مجال الموانئ الجافة و الأشكال المشار إليها إلى مستوى من العمق يتفق من تشكيل فرق بحثية تتكامل أدوارها ما بين الأكاديميين و الأكاديميين و معمارية النشاط فلياً بما يلقي الضوء على مختلف مجالاتها و ما تستخدم فيها من منظومة إدارية و مستندية و ما يجب أن تتكامل و تتناسق معها من نظم و هيئات و مؤسسات و ما يجب توافره من كوادر على درجة من المهارة و ذلك بهدف الوصول إلى خطة صمومة ترتقي بأداء الموانئ الجافة إلى المستويات المثلى التي يمكن إصراها .

تعد مبادرة إقامة الموانئ الجافة كأحد حلقات سلسلة المنظومة اللوجستية Logistics Chain في مصر خطوة إيجابية في إتجاه تنمية التجارة الخارجية بغنصرها الصادر و الوارد ، و قد كان إختيار مواقع متميزة على محاور الإنتاج و التجارة لإقامة الموانئ الجافة يستهدف تخفيف الضغط على توجهاتها بعض الموانئ في إستقبال البضائع ، وإتاحة مساحات أكبر لتخزين و توجيه البضائع إلى مناطق الطلب حسب الطلبات و بالكميات و في المواسم التي تفرغها الأنشطة المختلفة ، استغل بعض ضعاف النفوس في تجارب قليلة تلك الموانئ الجافة في تهريب البضائع بما أعطى عنها مؤشرات غير إيجابية و أنها وسيلة للخروج من النظام العام و هذه ليست الصورة الواقعية ، فالموانئ الجافة يمكن أن تصبح مركزاً لتجميع الحاويات الفارغة و إعادة توزيعها على مراكز الإنتاج و التصدير للنها البضائع القابلة للتحمية كأحد متطلبات التجارة مع العالم الخارجى في المرحلة الحالية ، و تواجه الشركات حالياً تزايد تكاليف النقل نتيجة القصور في أداء هذا الدور على نحو سليم فطلى سبيل الحل و تدرى الحاوية بمسئوليات الإنتاج لبناء ميثاق و توجه لتخفيف في أحد مناطق الإنتاج حول القاهرة الكبرى من توجه الحاوية فارغة لإعادة التصدير من ميناء الإسكندرية ، و قد يكون أحد مراكز الإنتاج في نفس المنطقة أو منطقة مجاورة يحتاج إلى عدد من الحاويات لنقل منتجاته إلى الخارج ، فيطلب حاويات فارغة ، فتوجه إليه من ميناء الإسكندرية لتصدر من إحدى الموانئ البحرية المصرية ، و يمكن تصور تكلفة النقل في ظل تلك الآلية ، و ما يمكن أن يتحقق من وفرة إذا ما وجد ميناء جاف مجاور لمراكز الإنتاج تجمع فيه الحاويات الفارغة ليتم توجيهها لمناطق الطلب و ما يتحقق من ذلك من وفرة في التكلفة الإجمالية .

يفترض أن منظومة الموانئ الجافة الإجرائية تتبع إحكام الجهات الرقابية و سلطات لسيطرة لسيطرته على تلك الموانئ أما في حالة وجود ثغرات في الأداء فهذا مردود الصمودة الإجرائية و التي يسهل تعديها و تطويرها و ليس خدمات الموانئ الجافة في حد ذاتها ، كذا به صدر الإشاره أن أن قانون الجمارك لم يفرق في التعريف

الدكتور أحمد عيسوي صالح عضو المجلس القومى للإنتاج والشؤون الاقتصادية

أولاً: الدراسات التي تمت

1- في عام 1984 قامت وزارة النقل (الهيئة العامة لتخطيط مشروعات النقل) بإجراء الدراسة (النقل الداخلي للحاويات) و تضمنت الدراسة الجوى الاقتصادية لمحات الحاويات الداخلية Inland Container Depot وأوصت الدراسة:

من المتوقع أن يتحقق وفورات اقتصادية في حالة إنشاء محطة بالقاهرة الكبرى يتم خدمتها بالسكة الحديد في مرحلتها الأولى بطاقة 30 ألف حاوية سنوياً وأن تصل الوفورات إلى 1.5 مليون جنيه وسوف تزداد كثيراً مع ما تتناول المحطة 45 - 70 ألف حاوية سنوياً لتصل إلى 3 مليون جنيه سنوياً شريطة أن يتم نقل قطار واحد يومياً (80 حاوية) محملة وأخرى بحاويات فارغة على الأقل في حالة إنشاء المحطة وخدمتها بالنقل المائى الداخلي سوف تزداد إلى حل في وفورات التكاليف، ستكون التكاليف للحاويات LCL أقل كثيراً من حجمها في حالة نقلها مباشرة بالطرق البرية المستعمل ويتوقف وفورات التكاليف أيضاً على حجم كل من PCL و LCL. وذلك فإن محطة حاويات نظام النقل المائى سوف تحقق عائد غير كاف على الاستثمار، ولذا أن يكون بالحطة نظام معلومات مربوط بمحطات الموانئ البحرية وأن يتم إجراء تنظيم خاص لعمليات التنسيق والتخليص الجمركى بالمحطات الداخلية للحاويات.

2- في عام 1992 أجرت الوزارة أيضاً بحثاً بإبانية من مؤسسة التعاون الدواى اليابانية (جيماكا) دراسة من (نظام النقل والخطة الرئيسية للنقل على الطرق) وتضمنت أيضاً دراسة الجوى الاقتصادية لمحطات الحاويات الداخلية، وتم تقييم أربع محطات بالقاهرة بمسمى Cairo Trade Container Freight Station و Cairo Trade Container Freight Station - Alexandria Donestic Container Freight Station .

وتوصلت الدراسة إلى ما يلى :

معدل التخميم	محطة القاهرة	محطة القاهرة / الاسكندرية
12%	12%	12%
معدل العائد الداخلى الاقتصادى	43.1%	76.2%
صافى القيمة الحالية	55.6 مليون جنيه	31 مليون جنيه
مؤشر الربح	4.2%	7.3%

3- وقامت الهيئة القومية للسكك الحديدية بدراسة الجوى الاقتصادية لإنشاء محطة داخلية للحاويات وسط مائت سكة حديد عند ملتقى خط الصعيد بخط الانشاء، ووصلة بوقاق بشيتل ببولاق الدكتور وأسندت إنشاء ميناء بشيتل الجاف للشركة المصرية لتداول البضائيات INVSTIA. ومما سبق يتبين الجوى الاقتصادية من إنشاء محطة الحاويات الداخلية.

الوضع الحالي للموانئ الجافة

الموانئ الجافة (المحطات الداخلية للحاويات) هو الاسم الحديث الذى أطلق على الملاحق الخارجية سابقة والمستودعات الجمركية حالياً وتكون أماكن إشتائها خارج الموانئ البحرية وانتشرت فكرة إشتائها في السنوات الأخيرة ويكون لها لجنة جمركية للإشراف على سير العمل والفرق الوحيد تنظيمياً بين الميناء الجاف والمستودع الجمركى هو أن البناء ينص على في بوليصة الشحن على أنه الوجهة النهائية همر ميناء محدد، الموانئ الجافة يوجد بها مساحات أكبر من تلك الموجودة بالمستودعات العامة الجمركية ويوجد بالموانئ الجافة معدات لرص و تستوف الحاويات بالساحة بينما لا توجد بالمستودعات العامة الجمركية هذه المعدات وتتعامل الموانئ الجافة مع الخطوط الملاحية مباشرة بينما المستودعات الجمركية لا تتعامل مع الخطوط الملاحية مباشرة بل يتم ذلك من

وسيلة النقل المتصلة بالموانئ الجافة هي النقل على الطرق البرية فيما عدا بشطين حيث أنها متصلة بالسكة الحديد بالإضافة إلى الطرق وأثر التنبؤ بالنقل المائي الداخلي بالإضافة إلى الطرق والمستودعات الجمركية متصلة بالنقل البري على الطرق فقط.

النظرة للمستقبل

إن الموانئ الجافة ضرورية لما لها من آثار في خدمة التجارة الخارجية وتطور العمل بالموانئ وتعتبر امتداد الموانئ البحرية ويترجم التوسع في إنشائها لمواجهة ارتفاع حجم البضائع العامة الواردة والصادرة والتي من المنتظر أن يكون معدل نموها حتى عام 2020 أكبر من 6.5% وأن معدل التحوية في البضائع العامة يتزايد عاماً بعد آخر وسوف يكون 9680 في عام 2020 وذلك سوف ترتفع أعداد الحاويات الواردة والصادرة ارتفاعاً كبيراً، ويرافق ذلك التوسع في إنشاء الموانئ الجافة (المحطات الداخلية/الحواليات) ليتم إنشائها في كافة المحافظات ومن الضروري أن يتم التخطيط والتجهيز لتسهيل الموانئ الجافة اعتماداً على التنبؤات الخاصة بالترافق لحركة البضائع العامة والحاويات الواردة والصادرة المملوكة فيها واللغاية أخذاً في الاعتبار نسبة الحاويات الأتارد من إجمالي حركة تداول الحاويات ونسبة حاويات الصادرات ملفه من إجمالي حركة تداول الحاويات ونسبة حاويات الصادرات فارة من إجمالي حركة التداول مع الأخذ في الاعتبار نسبة الحاويات المشتركة لأكثر من عميل (JCL) من إجمالي الحاويات الواردة والصادرة بعد استبعاد الفارخ.

إن الموانئ الجافة ضرورية لما لها من مزايا في أنها تزيد طاقة الموانئ البحرية وتزيد إمكاناتها وتخفف الأعباء، وتمكن الموانئ البحرية من توسيع مجالات عملها في مجال مشروعات القيمة المضافة وإذا كانت هناك مآلات أو مآخذ عليها وعلى طريقة أدائها سواء كانت جمركية أو رقابية أو تنظيمية فيلزم علاجها ودراستها وتطويرها لتكون عاملاً دماً في خدمة التجارة الخارجية وتنمية موارد الدولة.

إن انتشار الموانئ الجافة متكاملة العناصر من شأنه أن يهدف إلى تقاليد جمركية جديدة تتماشى مع رعاية مصلحة الجمارك ولكن في ظل مفاهيم النقل معتمدة على التحديث القائمة على فكرة الأسباب (الحوالية من المصدر (origin) إلى الهدف (Destination).

طريق العمل ويقتصر دورها في التخزين والإفراج الجمركي عن البضائع دفعة واحدة أو على دفعات.

أن هناك فرق بين الموانئ الجافة والمناطق الصرة من أهمها أن الأولى يتم إنشاؤها بموافقة مصلحة الجمارك ويترخيص صادر منها والثانية يتم إنشاؤها بموافقة الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة ويترخيص منها، ويتحدد مدة بقاء البضائع بالموانئ الجافة بعدة سنة أشهر قبل فيها للتصرف فيها ويمكن مدتها لفترة ثلاثة أشهر بموافقة الجمارك في حين أن البضائع بالمناطق الحرة لا تخضع لأي قيد من حيث مدة بقائها فيها ولا يحق لمصلحة الجمارك التصرف فيها.

إن الموانئ الجافة تعامل على أنها مستودعات جمركية عامة ومستودعات جمركية خاصة ومناطق حرة عامة ومناطق حرة خاصة. ولقد بدأت فكرة إنشاء الموانئ الجافة والمستودعات العامة الجمركية للقضاء على ظاهرة تكس الموانئ البحرية وتحولها من دورها التقليدي كمناطق تخزين وإيداع إلى مناطق عبور سريع للسفن بالإضافة إلى تقديم خدمات متطورة للسفن العابرة وجذب وتنمية تجارة الترانزيت ومن أهم منافع الموانئ الجافة الاقتصادية هو خفض تكاليف تشغيل النقل بالبري وخفض تكاليف تشغيل الوارد في التوزيع والتجميع داخل المدن.

ولقد تم إنشاء العديد من الموانئ الجافة من أهمها:

- 6 أكتوبر للتخزين والتوزيع سويسوي
- العاشر من رمضان
- الزمراء
- أثر النبي
- الفوارة

ومن أهم المستودعات الجمركية

- أيجيتراس
- السادس من أكتوبر للمستودعات الجمركية
- العامرية لمخازن الجمركية (رجب)

«لذا رضع إلى نسيان جداً لها يريد عمله فحقد وضع جداً
لها يستطيع عمله» [تشارلز شهاب]

ريان / هاروق عبد المنعم الصاين
خبير ومستشار بحري

« يتم تخزين الحاويات والبضائع للغير لمن سداد الرسوم الجمركية المستحقة عليها أو إكمال أو استكمال أوراق ومستندات الشحنة أو تدبير الأموال اللازمة لسداد الرسوم الجمركية.

« يتم تبرع البضائع والحاويات والشحنات من للسفن في الموانئ البحرية أو تنقل مباشرة إلى الميناء الجاف لإتمام عمليات العبادة والفحص والتفويض عليها جمركي ثم ترسل إلى الميناء النهائي .
« عند الحاويات الفارغة إلى الميناء البحرية لإعادة شحنها إلى السفينة التالية.

الموانئ الجافة... الحكاية من البداية

شكل القرار الصادر في 14 نوفمبر 1996 بشأن إنشاء ميناء جافة بمعية العاشر من رمضان أثر المدن الصناعية في مصر على مساحة 50,000 متر مربع بطاقة استيعابية 600 حاوية مكثثة TEU و 2000 متر مربع مساحة مخزن مشترك أن تنتمي إدارته فنياً وتشغيلياً ومالياً لشركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع إحدى شركات التجارة للنقل البحري والبري شكل هذا القرار دفع مهمة لتشجيع القطاعين العام والخاص والاستثماري للإستثمار في مجال الموانئ الجافة.

Clearance Depot ويرمز لها اختصاراً بـ JCD وتنشأ في الأراضي الفضاء داخل المدن بجوار المناطق الصناعية والتجمعات التجارية بعيداً عن الدائرة الجمركية للميناء البحري حيث تمارس فيها كل الأعمال والإجراءات التي تتم هناك (حجر زراعي - حجر صخري - حجر بيطري - توحيد قياس - فحص - معاينة - تشديد والتصديق الجمركي.... إلخ) وتتطلب بنية أساسية أقل تكلفة (مساحات أرضية - مساحات تخزينية - مستودعات - مخازن مغلقة - أو مبردة - أو ناش - إلخ) ميناء العاشر من رمضان الجاف مثلاً.

الميناء الجاف... ما هو؟ ولماذا؟

بمعناه الفارخ والمتعارف عليه هو مستودع إيداع جمركي داخل البلاك يقع في موقع ملائم بالقرب من منطقة صناعية إقتصادية تجارية تتركز فيها مراكز الإنتاج والتصنيع والتوزيع وتربط بشبكة مواصلات متعددة (طرق برية ، خط سكة حديدية ، خطوط مائية ملحية) وهو نموذج للمشروعات التوزيعية والخاصة المبردة حيث يضيف مساحات ومساحات ومخازن مما يؤدي إلى زيادة القدرة الإستيعابية للميناء البحري .

تبنى الموانئ العاملة في مجال التجارة الخارجية - كل منها - لفرص معين ولخدمة معينة وتختلف فيما بينها من حيث الموقع والتصميم والبنية الأساسية والشحنات المقدمة .. إلخ وتنقسم إلى :

أولاً: موانئ بحرية Sea Ports

تنشأ على سواحل البحار والمحيطات وتعتبر عنصراً أساسياً في تنمية التجارة الخارجية فهي تؤثر فيها وتتأثر بها حيث تبدأ رحلة السفينة وتنتهي وفيها تتم عمليات شحن البضائع وتفريغها وتتطلب بنية أساسية مكلفة (حاجز أمواج Break Water، أرصفة Berth jety، مرابض Bollards، مستودعات Ware Houses مخازن Stores ساحات Terminals، قاطرات Tugs، سفن مرسى Silos تجهيزات ومعدات المناولة Handling Facilities أوناش ثابتة ومتحركة لنقل بحرية إدارات حركة وإرشاد وفحص، تعميق، تطهير .. إلخ وهي نوعان ميناء طبيعي (الإسكندر ية مثلاً) أو ميناء مصطنع (دمياط مثلاً).

ثانياً: موانئ جافة Dry Ports

وتعرف أيضاً بمخزن إيداع جمركي داخل Inland

الميناء، تكاليفه

2- قيود قانونية،

تتمثل في تأثير سياسة الدولة

على الاستثمار والرقابة المفروضة

بواسطة الأجهزة المعنية.

3- قيود مالية، تتمثل في ضرورة تدفق

الإيرادات بشكل يغطي التكاليف.

4- قيود المنافسة، حيث تتأثر رسوم خدمات البضائع

بالمنافسة الموجودة في الموانئ الجافة الأخرى .

5- قيود التشغيل، حيث تتأثر الطاقة التشغيلية لحجم

حركة البضائع بمستوى الرسوم المفروضة.

وفي كل الأحوال يجب تحديد طاقة الميناء الجاف وكيفية

البضائع المحتمل شحنها أو تفريغها أو تخزينها حتى

لا يكون هناك مجال لطاقة استيعابية أو تشغيلية أكبر

أو أقل من الطاقة المطلوبة وما يترتب على ذلك من آثار

اقتصادية نتيجة الخطأ في تحديد حجم المشروع .

الموانئ الجافة... هل هناك تلاعب أو تواؤم؟

الامانة تقتضي القول بأنني لا أعرف ولكن ما هي

الاحتمالات؟

هل يمكن تهريب البضائعات؟ لا أظن لأن المستورد قام

بتسجيل سفنها للعبور كاملاً كما أن إدارة الميناء الجاف

قامت بتحديد قيمة الرسوم الجمركية المستحقة كاملة

بموجب خطاب ضمان جمركي والطرفان - منطقياً - لا

مصلحة لهما في السماح بعملية تهريب البضائعات.

هل يمكن سرعة الإفلات من الضائعات؟ لا اعتقد لأن إدارة الميناء

الجاف تتحمل المسؤولية الأمنية كاملة وتتخذ الإجراءات

الوقائية المطلوبة وإن تسمح - منطقياً - بحدوث سرقات

البضائعات تتحمل وحدها - وبحددها فقط - مسئولياتها

القانونية والمالية والأمنية.

هل يمكن أن يكون هناك تلاعب أو اتفاق من أصحاب

الضوائع الغريبة لتخفيض الرسوم الجمركية أو أن يكون

هناك خطأ في تقرير أو تعسف في تطبيق من هؤلاء الذين

لا يملكون إمكانيات ومستويات الهام والوظائف؟ است

متكاداً ولكن بكل ميناء لجنة جمركية تابعة للرابطة العليا

لصحة الجمارك تقوم بتنفيذ تعليمات وتحصيل الرسوم

الجمركية وفقاً للوائح والبيدو. الممرة كما أن هناك لجان

للمراقبة والصحة والتفتيش والمخاضة ... إلخ كما أن

أجهزة التوحيد القياسي والمجر الزايمي والصحي

والبيطري ... إلخ تخضع لنفس المراجعات وفقاً لمعايير

خاصة وبقيقة فضلاً عن أن أجهزة الرقابة الحكومية

تراقب وتتابع الفساد الإداري ولا تسمح بوجوده بكل

صوره وأشكاله وأياً كان نوعه في أي موقع وفي أي

مكان.

وإذا كان سواك الآن - عزيزي القارئ - هل الموانئ

الجافة ضرورية أم اختيار ساجيك على الفور بأنها

ضرورية لا اختيار.

خارج الميناء أو بمنطقة المخلفات الباطني لمن حذر

أرصفتها التراكبي أو الشحانات (ارتصاص الساحات

والمخازن) وما يترتب عليه من بده عمليات التفريغ.

رفع معدلات سحب البضائع من الميناء وما يترتب

إلى تقليل زمن تواجد السفينة بالميناء

« تجنب العلاوة أو الإضافة على التوازن البحرية

Surcharge التي تضاعف لتغطية المستودعات التي

يتعرض لها مالك السفينة في الأحوال التي تواجه فيها

الموانئ حالات التكدس.

ومن ثم تواجد أقل الحاويات في الميناء وتقليل العدد من

تركتها وتقليلها داخله.

عدم الحاجة إلى الترسعات المكلفة لمواجهة التعامل

مع الحاويات والشحانات المستقبيلة المتدفقة.

تصنيف البضائع كميناء ممتاز وربما يترتب على خدمة

النقل البحري والتجارة الخارجية وصما مجالاً

متكاملاً يشكّلان الدعامة الأساسية للاقتصاد

الوطني.

2- المستورد

« توفير غرامات التخدير المستحقة للخط الملاحي

تجاوز فترة السماح المحددة لاستيقاظ الحاويات.

« رسوم تخزين أقل من رسوم أرصاف الميناء

البحري وإمكانية لفترة تخزين أكثر مدة.

« إجراءات المائيات والفحوصات بالميناء الجاف.

« عدم دفع غرامات التخدير Demurrage نتيجة

سرعة وكفاءة عمليات التفريغ وما لا يتجاوز الوقت

المسموح به لتفريغ الشحنة Lay Time.

3- المصدّر

« شحن وتسليم البضائع داخل الحاوية في الميناء

الجاف وإنهاء الإجراءات الصحية والإدارية والجمركية

وأرسلها إلى الميناء البحري في الموعد المحدد للشحن

على السفينة مباشرة.

4- الشاحن

« إصدار شحن B/L Through لتغطية مراحل

من متعددة من نقطة قيام معينة إلى نقطة وصول

نهائي داخل البلاد.

« تقليل رسوم الميناء Port Dues نتيجة الإسراع

في عمليات التفريغ والسحب.

« جوار داخلية بالعملة المحلية.

الموانئ الجافة... أسعار وقيود الخدمات

هناك مبدأ عام يجب أن يوضع في الاعتبار - دائماً

- وهو أن العقد شريعة المتعاقدين بمعنى أن للأطراف

التفاهة (إدارة الميناء الجاف والمستورد / المصدّر)

الاتفاق فيما بينهم على الأحكام والشروط والالتزامات

وأسماء الخدمات بتواضعها المختلفة (تخزين، تفريغ،

شحن، تسليم، نقل ... إلخ).

ويقول الدكتور محمد سليمان هدي في كتابه «نراسة

الجيدوى وتقييم المشروعات الاستثمارية» أن هناك

قيوداً موضوعية على تمعير خدمات الميناء

1- قيود اقتصادية، تتمثل في ضرورة أن يغطي

ومنذ صدور القرار تشهد البلاد من عام إلى آخر دخول

موانئ جافة جديدة في مسمى حيث لواء بمنتجاتها

التجارة الخارجية المتدفقة والمزاييدة أداء الخدمات

المساعدة والمعاونة الموانئ البحرية - كأمثامد طبيعي

لها - حيث.

« أقامت شركة المستودعات المصرية العامة (قطاع أعمال)

الأقدم والأكثر خبرة في مجال المستودعات والتخزين

مستودع جمركي خاص (تخزين للغير) في التوابية

(جنوب غرب مدينة الإسكندرية) على مساحة 48 فدان .

« أقامت شركة العامرية للمخازن الجمركية (قطاع خاص)

مستودع جمركي في كنز مريبوط بالإسكندرية.

« أقامت شركة TMH ميناء جاف في بشتيل Bashitil

بمنطقة إمبابية بالجزيرة بنظام Bot لمدة خمسة وعشرين

عاماً بطاقة استيعابية 950.000 حاوية متكافئة TE4.

« أقامت شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

مستودع جمركي في منطقة القبارى القريبة من حدود

ميناء الإسكندرية (مستودع البشري) على مساحة

8270 متر مربع.

« أقامت شركة SOSDI (قطاع خاص) منطقة جمركية

متكاملة بالمنطقة الصناعية الخامسة في مدينة 6 أكتوبر

بالميزة.

« وتشير دراسة Infrastructure Development

Group (للمنطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا) يناير

1998 أن:

« مصر هي -لبوابية الطبيعي للبرصائع العابرة

Transshipment لشرق البحر المتوسط.

« 68% من التجارة الخارجية المصرية (واردات /

صادرات) يتم تسليمها أو إنتاجها في منطقة القاهرة

الكبرى (الطاقة الاستيعابية للموانئ البحرية الرئيسية في مصر

والتي تتداول فيها التجارة الخارجية (الإسكندرية، الشخيلة،

دمياط، بورسعيد، شرق القنطرة، السخنة) لن تتحمل

الزيادة المستقبلية المتوقعة في إعداد الحاويات المتداولة.

« من المتوقع أن يصل حجم الحاويات المتداولة (عابرة /

برسم البلد) إلى عام 2007 3.197.000 TE4 منها

1.279.000 برسم البلد عام 2009 3.687.000 TE4

منها 1.475.000 برسم البلد.

« الحل الأمثل لمواجهة تحديات المستقبل والزيادة

المضطربة في أعداد الحاويات وفي مجال تنمية وتقليل

عمليات تداول التجارة الخارجية ليس بناء موانئ بحرية

جديدة أو توسيع الموجود، حالياً باستثمارات مكلفة بل

إشياء موانئ جافة لا تتجاوز تكلفتها جزء ضئيل جداً من

تكلفة البنية الأساسية للموانئ البحرية .

الموانئ الجافة... من المستفيد؟

إن الترابط والتكامل بين الموانئ البحرية والجافة يؤديان

بدورهما إلى:

1- الموانئ البحرية

« منع وتقليل ظاهرك التكدس Congestion سواء

السفن (انتظار دور) وما يترتب عليه من انتظار السفن

السفن (انتظار دور) وما يترتب عليه من انتظار السفن



لواء بحرى / مغازى الصاوى مدير عام شركة العامرية للمخازن الجمركية

ويلجأ إليها السادة العملاء للتعامل والتخزين بها ليس لأى أغراض سلبية مثل التهريب أو تخفيض الفئة الجمركية كما يقال ولكن لأسباب كثيرة أخرى إيجابية غير متوفرة فى الموانئ البحرية مثل:

- 1- إمكانية تجزئة مشمول البوليصه حسب ظروف العمل وهذا لا يتم بالموانئ البحرية .
 - 2- طول مدة التخزين دون تحويل البضاعة إلى مخازن المهمل ليبيعها بالمزاد العلنى حيث مدة التخزين المسموح بها قد تصل إلى 9 شهور فى بعض الحالات وهذا غير متوفر بالميناء البحرى.
 - 3- إمكانية ترقيع الحاويات فى المخازن المظلة بالموانئ الجافة فور وصولها وإعادة الحاوية الفارغة فى نفس اليوم إلى التوكيل الملاحى مما يوفر للعمل مبالغ ضخمة من العملات الصعبة نظير غرامات التأخير فى ترقيع الحاويات بعد الإفراج عنها من الموانئ البحرية.
 - 4- هذه المستودعات (الموانئ الجافة) مميكنة ومتصلة بالحاسب الآلى الرئيسى لمصلحة الجمارك ويتم عمل الشهادة الجمركية من خلالها طبقاً للتعريفه والبند الجمركى لكل سلعة. ولا مجال للتلاعب وهى نفس التعريفه والبند فى الموانئ البحرية.
 - 5- ربطها بمنظومة النقل متعدد الوسائط سواء فى حالات الترانزيت (البضائع العابرة) أو الواردات أو الصادرات.
 - 6- سهولة نقل البضائع لاختيار الموقع بالقرب من شبكة خطوط المواصلات البرية الرئيسية أو السكك الحديدية أو النهرية.
 - 7- القرب من مواقع الإنتاج سرعة النقل ودون أى خسائر.
 - 8- التخطيط الداخلى السليم مما يوفر سرعة الحركة والتداول سواء فى التخزين أو الصرف.
- لذلك مما سبق نجد أن الموانئ الجافة ضرورة ملحة لا استغناء عنها فى ظل الانضباط والسيطرة الكاملة للأجهزة الرقابية المختلفة.

لا يوجد حالياً فى قانون الجمارك مايفرض بالموانئ الجافة ولكن بالمقنين ما يسمى بمستودعات عامة تخزين لغير ويطلق عليها مجازاً الموانئ الجافة. وهذه المستودعات العامة (الموانئ الجافة) أنشئت سواء كانت برأس مال حكيمى أو برأس مال خاص فلها ضرورة ملحة. وذلك لحد من الضغط على الموانئ البحرية والجوية نظراً لزيادة التبادل التجارى وحركة التجارة الدولية المستمرة فى الارتفاع والنمو مما يحتاج إلى زيادة وتوسع المساحات المخصصة للأعمال الجمركية. حيث أن الموانئ البحرية والجوية محدودة المساحة والطاقة التخزينية. ومحاولة الاتساع الرأسى والأفقى بها محدودة مما يتسبب فى تكس البضائع. وعدم وجود أرصفة كافية للسفن القادمة للموانئ البحرية مما يعطلها تتأخر فى مناطق الإنتظار مما يكبد الدولة غرامات مالية بالعملة الصعبة.

لذا كان لزاماً بجهود مناطق جمركية خارج الموانئ البحرية كمستودعات عامة (موانئ جافة) وأصبح وجودها ضرورة ملحة على أن تكون تحت السيطرة الكاملة والإشراف الكامل لمصلحة الجمارك والجهات الرقابية المختلفة. أما ما يقال عنها أنها بوابة خلفية للتهريب والفروج عن النظام العام وأنها جزء متعزلة عن الموانئ البحرية وتقبل فيها أسعار تخفف عن مثيلتها فى الموانئ البحرية فإن أى نجاح لآى مشروع لا يتحقق إلا بالإدارة الجيدة. والإدارة المشددة الحازمة وإن العناصر الجمركية التى تعمل فى لجان هذه الموانئ الجافة لمهى عناصر جيدة ومتفانية كما أن الإدارات الرقابية المختلفة والإدارات الخاصة بالفحص الجمركى والسيطرة على الواردات والصادرات تقوم بعملها على أكمل وجه والإيجابيات كثيرة لتحقيق الهدف الذى أنشئت من أجله وتعمل فى نطاق السيطرة حيث أن بند التعريفه الجمركية واحدة بها. ومربع واحد. وجميع هذه المستودعات أو الموانئ الجافة مرتبطة ارتباطاً ألياً بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك ويتم المرور ومراجعتها مستنداتاً بصفة دائمة.

وجيه محمد حسب النبى مدير عام مستودع سوسدى

6 أكتوبر يجب إتمام الإجراءات الجمركية للمصانع المحيطة بهذه المستودعات دون عيبها مهما يتم فى التصدير حسب التوزيع الجغرافى للمصدر. كلما زادت التفتيشات الجمركية سواء تخفيض فئات التعريفه أو عقد الإنفاقيات شائنية أو متعددة الأطراف أو الإعفاءات الجمركية لفرض معين كلما تقلص دور المستودعات حيث كانت تعتمد على ميزة تجزئة الإنجراج على ثلاث دفعات وطالما أن الرسوم الجمركية أصبحت لا تمثل عائق لدى المستورد بسبب هذا التخفيض أو الإعفاء بالتالى يتم الإنجراج من الموانئ البحرية مباشرة لدا بحل العمل بنظام التوزيع الجغرافى للمصانع والتجار الصناعى لإستغلال هذه المستودعات وتخفيف الضغط على الموانئ البحرية.

- لا يوجد فى جمهورية مصر العربية إلى الآن ميناء جاف ولكن جميعه مستودعات جمركية عامة وخاصة. صدر القرار الجمهورى رقم 335 لسنة 2004 تعديلاً للقمر الجمهورى رقم 349 لسنة 1996 ونص فى مادته الثانية على أن تتولى الهيئة العامة للموانئ البرية والجافة إدارة أية موانئ جافة يصدر بها بتحديددها قرار من رئيس الجمهورية.

- أساسى أقصر لإنشاء الموانئ الجافة على القطاع الحكومى ولا مجال لقطاع خاص بالتالى لا يوجد حتى الآن ميناء جاف بالموضوع مشتب بر وزارة النقل ووزارة المالية وبمطوب تميل لقرار لجمهورى المذكور يعالنه السماح للقطاع الخاص بإنشاء الموانئ الجافة. - مستودعات الجمركية مركزة بحدودها 6 مستودعات عامة وبالإسكندرية وحديدها. أحل محلو لسيطرة الجمركية ورقعة لكامة وبسبب أنه بى خلفه للتهريب ولديلى على ذلك أكثرى



**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
INDIAN CONTINENTAL/FAR EAST/USA WESTCOAST
AND JAPAN PORTS**

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
M/V AL ABDALI	02E	01/04/07	PSD
M/V LT TRIESTE	09E	04/04/07	PSD
M/V GRANVILLE BRIDGE	05E	07/04/07	PSD
M/V HANJIN COLOMBO	82E	08/04/07	PSD
M/V SCI VIJAY	11E	11/04/07	PSD
M/V YM PINE	46E	11/04/07	PSD
M/V LIONS GATE BRIDGE	33E	14/04/07	PSD
M/V NEW PORT BRIDGE	34E	15/04/07	PSD
M/V YM PROMINENCE	35E	18/04/07	PSD
M/V YM GREEN	49E	18/04/07	PSD
M/V AKINADA BRIDGE	34E	21/04/07	PSD
M/V YM MONDEGO	15E	22/04/07	PSD
M/V CONTI SINGA	12E	25/04/07	PSD
M/V YM BAMBOO	48E	25/04/07	PSD
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	97E	28/04/07	PSD
M/V RHEIN BRIDGE	91E	28/04/07	PSD

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
NORTH AMERICA PORTS**

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V RHEIN BRIDGE	91W	01/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV
M/V YM TIANJIN	09W	05/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV
M/V HANJIN ELIZABETH	02W	15/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV
M/V JILFAR	05W	22/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV
M/V AL ABDALI	03W	28/04/07	PSD	PSDNYC/CRF/SAV

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
WEST BOUND**

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V HANJINMALTA	37W	03/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM GREEN	49W	05/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V HANJIN VALENCIA	87W	10/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM BAMBOO	48W	13/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V AKASHI BRIDGE	33W	17/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM COSMOS	47W	20/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS
M/V NORMANDIE BRIDGE	42W	24/04/07	PSD	PSD/NAP/SPE/BCN
M/V YM CYPRESS	48W	27/04/07	PSD	PSD/GOA/LIV/FOS

**LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS
NORTH CONTINENTAL PORTS**

APRIL 2007

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT	ROUTATION
M/V CONTI SINGA	12W	01/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V AKINADA BRIDGE	34W	03/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V SCI MAHIMA	21W	08/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	96W	10/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V HENRY HUDSON BRIDGE	84W	15/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V TSING MA BRIDGE	28W	17/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V ANDAMAN SEA	02W	22/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM
M/V CHISWICK BRIDGE	39W	24/04/07	PSD	RTM/FXT/HAM/LEH
M/V LT TRIESTE	10W	28/04/07	PSD	BCN/FXT/RTM/HAM

مكتب بورسعيد، 13 شارع الجمهورية، تلفون: 066/359885 فاكس: 066/336845

مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس (57) 320221
المنوع، القاهرة - بورسعيد - السويس

الإسكندرية: ٢ شارع فريلاند، عاده، المسلة، محطة الرمل ت/ 4861239 - 4873078 - 4873961
فاكس / 4840757 - 4847268 تليفون / 54418 - 54630 الإسكندرية

إطلاق موقع إلكتروني باللغة العربية حول سلامة الأغذية الفرنسية

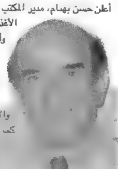
أعلن حسن بهام، مدير المكتب الإقليمي للمعلومات (إيبيرانس) أن وزارة الزراعة الفرنسية أطلقت موقع إلكتروني على شبكة الإنترنت باللغة العربية بهدف تقديم المعلومات عن خطط سلامة الأغذية الفرنسية المصدرة لضمان العالم ويمكن زيارة الموقع على العنوان التالي www.almowadalarizay.com

وأضاف بهام أن الموقع الإلكتروني يهدف إلى توفير شرح تفصيلي للمبادئ التوجيهية لإدارة سلامة الأغذية والخطوط الفرنسية الرقابة على سلامة الأغذية. وهذا الأمر مهم للمستهلكين والزوارين وجميعيات المستهلكين والمصحفين على حد سواء. ويذكر أن كل مرحلة يتم مراقبتها على حدة: إنتاج، والمعالجة، والتخزين، والتعليق، والتوزيع، والاستيراد والتصدير.

وتضمن الإدارة القوية والمجهود الجماعي السلطات الفرنسية والمهنيين والمستهلكين حودة وسلامة المنتجات الفرنسية التي يتم استهلاكها داخل أراضى فرنسا أو التي يتم تصديرها للخارج. وتضمن الدولة مهمة المراقبة المكثفة عبر الأجهزة المختصة للوزارات الثلاث المعنية بالزراعة وصحة والاستهلاك ووضع إصداره الفرنسي في المقام

كما قال أن الموقع متاح أيضا باللغة الفرنسية و12 لغة أخرى بالإضافة إلى بلبل شامل قابل للتحميل. ويشتر بنصوص إجراءات سلامة الأغذية الفرنسية.

ويذكر أن الموقع يضم ثاثة أكبر مصدر في العالم للمنتجات الزراعية والأغذية للمعالجة، تطلق سلسلة صحية لوبية. فيما يتنق بمعالجة الأغذية، وبالتالي تضمنت عبات مع أطعم مصر والعديد من دول العالم بوجاهة الأغذية.



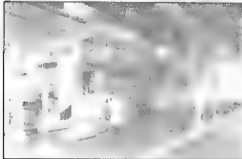
شركة NOVACEL تبدأ إنتاج رقائق حماية ذات عرض كبير

في إطار تلبية الطلبات المتزايدة الخاصة برقائق حماية الأسطح لصناعة السيارات والإلكترونيات قامت شركة NOVACEL الرائدة عالمياً في هذا المجال بتصميم خط إنتاج جديد عالي السرعة لإنتاج الرقائق الحماية في إطار استخدام أحدث التقنيات مع ضمان التعامل مع الرقائق ذات العرض الكبير.

هذا وتتواجد الماكينة الجديدة في مصنع Deville - Les Rouen (فرنسا) بعد أن لها تتيح أيضاً إمكانية إجراء طباعة على رقائق حماية الأسطح (البو، رسائل إعلانية، معلومات تقنية...) وهذه الرقائق تتيح أيضاً في التزيين والنقل وتوزيع البضائع والمصانع.

وتجدر الإشارة إلى أن شركة NOVACEL قامت بتوفير خدمة تقنية ومساعدة لوجيستية فائقة الكفاءة لمواجهة زيادة نشاط إنتاج رقائق الحماية.

وفي إطار خبرة تمتد أكثر من أربعين عاماً في هذا القطاع، تشيد شركة NOVACEL بزيادة مجموع ماكيناتها ما يعمل على تلبية الاحتياجات المتزايدة لأسواق السيارات والإلكترونيات فضلاً عن تقديم جودة عالية بأسعار مناسبة.



وقد طلب السيد Lau- rent Derole رئيس مجلس الإدارة قائلا: نحن سعداء جداً لأن زيادة قدرتنا الإنتاجية تسمح لنا بتوسيع نطاق مكانتنا على المستوى العالمي.

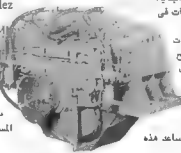
شركة "ماسون" تصبح "ماسون مارين" - Masson Marine وتعود مستقلة

منذ ما يقرب من قرن من الزمان تقوم شركة ماسون بابتكار وتصميم وتصنيع وتسويق مجموعة أجهزة الدفع للياحظ والمراكب، مراكب السيد والسفن الجارية والمراكب المائية والسفن الصهاريج وسفن الشحن والزوارق والكركات) وواليوم إستثمارات شركة ماسون إستقلالها تحت رسم ماسون مارين وأصبح نام إدارتها في يدها.

واليوم حيث تزداد طلبات مصممي السفن والمراكب والقرساتان ويحدث تبسأ أجل تصنيع تلك الأجهزة تقدم شركة ماسون السوق العالمي مجموعتها الكاملة من المنتجات خلال 4 شهور إلى جانب التصميمات الخاصة ببطورة تقليل السرعة والناذج الأولية في أقل من 6 شهور.

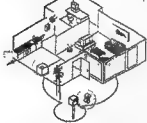
وشركة ماسون هي المصدر الرئيسي للإبتكارات الحديثة في هذا المجال. المراكب ذات القدرات المالية متعددة المخرج وإفرام الرقاسات للخدمة داخل أجهزة تقليل السرعة أو المتواجد خارجها وأجهزة التحكم في السرعة ذات مظهرين ويخرج واحد وأجهزة التحكم في الرقاسات. وتعتمد شركة ماسون مارين بأن تواصل تلك الإبتكارات مع حفاظها بكفاءة العالم كله.

وتؤمن الشركة بأن تناسب منتجاتها لمتطلبات العملاء واستعداداتهم التهاية. وأيضاً يسمح هذا الإنتاج المدمج لمالية شديدة لتوافيق وفصل رويها الإستراتيجية من الدرجة الأولى تمكنه شركة ماسون مارين الوصائل الخاصة لتقديم مجموعة الدفع التي تتضمن أجهزة تقليل السرعة ولرقاسات ذات قدرات ما بين 100 و10000 كيلو وات خلال الشهور القادمة وتساعد هذه المجموعة بتقليل استهلاك الكربين حتى 93%



قيام شركة EDELIA التابعة لشركة كهرياء فرنسا EdF بنشر أنظمة eDevice home gate ways تساعد المستهلك على الطاقة

تعد شركة eDevice (www.edevice.com) جهة رائدة في مجال حلول M2M (Machine to Machine) وقد أعلنت عن قيام شركة EDELIA ب طرح خدمة جديدة للتحكم في الطاقة

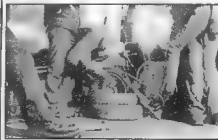


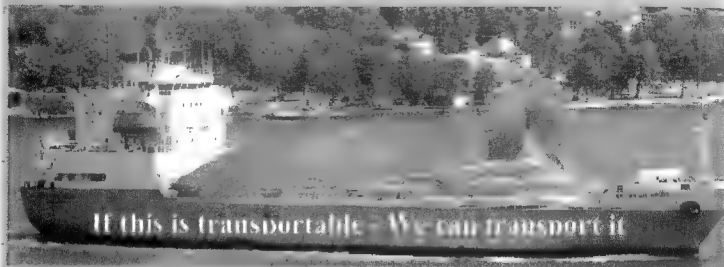
إبتكاراً على تقنياتها الخاصة بالبروات الاسلكية Idems middleware ونظام GPRS، وإذ أن خدمات التحكم في الطاقة المقترحة من قبل شركة EDELIA هي لفرصة تعتمد على استخدام بوابات eDevice التي تسمح بتلقي بيانات العدادات الكهرياء أو المياه أو الغاز من منزل المستخدمين (لشذ القراءات من بعد) إلى أجهزة السيوير المعنية بالمعالجة لدى شركة كهرياء فرنسا EDF ومن ثم تقدم شركة EDELIA (www.edelia.fr) عرضاً غير مسبوق لخدمات بسيطة وبديكر من شأنها المساعدة على التحكم في استهلاك الكهرياء والمياه والعمل على خفضه وتجدر الإشارة إلى أن أخذ قراءات العدادات يسمح بتبكية تفصيلية للإستهلاك مع نظام تحذير المستهلك في حالة إكتشاف عمليات تسريب أو تناويز غير طبيعي في الإستهلاك

ARMALITH جينز يرضى مظهرًا جديداً على سائقى الدراجات البخارية ذو تكنولوجيا متطورة

جينز يصنع لركيب الروايات البخارية يمزج بين الأمان والراحة ويجمال الشكل! إنه تحد تقوم به شركة ESQUAD من بلل تقديمها القماش الجديد ARMALITH وهو نسج من دة ناعمة ولينة تحمل تماثل بل تزييد عن الماد وكل ذلك مع الحفاظ على مظهر وبوية وقابلية الجوزن للتدوير.

ARMALITH هو نسج مزوج تم تصميمه من ألياف مخصصة في اللاب لجالوات مختلفة من مجال القزل والناصح (التسلق، الزاركب الفضائية) وصناعات التحدين) ومعالجة هذه الألياف وضمها مع خيط من القطن ينسجها مع بلسنوبو خاص. يبدأ التتوق عند شذ دول بطلون مصغر طبق لهذا الأسلوب عند حموة تزييد من 10 طى ويسمع ذلك بمواحه أصعب الدرق وأكثرها دائرية بمنتهى الأمان ويظهر يتناسب مع اللواص السائدة





Egypt's fully integrated transport group offered through three divisions

Service:-

- Egyptian Container Line Logistics
- Naggar Shipping Company
- Alexandria Superintending Company

info@egyconline.com
info@naggar.com
alexsupco@naggar.com

Ship Owning

- NSC Chartering
- Egyptian Container Line

Technical

- Damietta shipping & marine service Co.
- Norna Shipping Corporation (Ship Management)
- Dan Reefer (Cold Chain Managers)
- Naggar Engineering (Ship Repairs)

*Your Cargo is in safe hands. We are committed to Quality, service speed & efficient cargo care.
Through a team of dedicated professionals*

And

**IT IS ALL UNDER ONE ROOF
CALL US FOR MORE DETAILS**



ECL Logistics

A Member of A.K. Naggar Group



Norna Shipping Corp. (S.A.E.)

Head office: No. 20 . Patrice Lumumba Street, P.O. Box 622 Latina District, Alexandria 21131 - Egyptian,

Tel.: +203 3906000, Fax: +203 4890122,

Email: info@egyconline.com / info@naggar.com / chartering@naggar.com

Cairo Office : No.37, Baghdad Street, Cairo - Egypt, Tel.: +202 2417560 , Fax: +202 2417536

www.egyconline.com

www.naggar.com

A. K. NAGGAR GROUP

The Transport Professionals of Egypt

هيئة ميناء دمياط

هيئة ميناء دمياط
DAMietta PORT AUTHORITY



عروض مالية وفنية لإنشاء رصيف محطة حاويات بدمياط

تدرس حالياً وزارة النقل وهيئة ميناء دمياط، العروض الفنية والفنية لإنشاء رصيف بحري جديد بمحطة الحاويات بميناء دمياط. يتنافس على الفوز بالمناقصة 6 شركات مصرية وعربية وأجنبية لديها خبرة في مجال الموانئ والحاويات طبقاً للشروط والمواصفات العالمية.

وصرح المهندس محمد منصور وزير النقل بأن أعمال العصر لإنشاء الرصيف تبدأ الشهر الجارى. وأن المرحلة الأولى من مشروع الحاويات تم الاتفاق على إنشائها بين وزارة النقل وشركة

الدولية للموانئ ومستثمرين K.C.I آخرين. بإستثمارات مليار دولار وأن المرحلة الأولى تقع على مساحة مليون متر بمق 18 متراً، ويتم إضافة أرصفة جديدة بطول 2300 متر مع توريد الأنشاس العملاقة ومعدات الأرصفة لخدمة سفن الحاويات.

وأكد منصور أن الانتهاء من تنفيذ المرحلة الأولى من المشروع العالمى ، يتم خلال 24 شهراً بطاقة 1.5 مليون حاوية. وتصل فى المرحلة الثانية إلى تداول 4 ملايين حاوية. كما أن الوزارة وضعت العديد من الشروط والضوابط، لضمان إنشاء محطة لزيادة حجم التداول

وصرح اللواء توفيق أبو جندية رئيس ميناء دمياط بأن هيئة الميناء تعمل على سرعة استكمال المشروع للانتهاء من تنفيذ الموايد المقررة. وتم طرح مناقصة خاصة بنقل الطريق الرئيسى والمرافق من أرض المشروع وتم إجراء العديد من الدراسات الضرورية لتنفيذ المشروع وصل الجسات الأرضية والملاحية.

أنشطة ميناء دمياط - الإستثمار فى أنشطة بحرية

- من أكبر المشروعات
- أكبر محطة لأسالة وتصدير الغاز فى العالم
- محطة الحاويات المتطورة KGI
- مشروع البتروكيماويات

مينا دمياط

- مساحة الكلية 11.80 كم²
- المساحة الأرضية 7.90 كم²
- عدد الأرصفة العاملة 160 رصيفاً
- إجمالى أطوال الأرصفة 3950.00 م
- أقصى عمق للارصيف 14.50 م
- إجمالى الساحات والمخازن 83286.00 م²
- الغاز الطبيعي ومستقلته 3.50 مليون طن متري/هام
- عدد السفن 977 سفينة
- عدد الحاويات 1.14 مليون حاوية مكافئة
- الطاقة التصميمية التقصى للحاويات 1,000,000 حاوية
- مكافئة (المق) 1.14 مليون حاوية مكافئة
- الطاقة التصميمية للمبضائع 19.75 مليون (المق 26.2 مليون طن)





الهندسية للحاويات

ش.م.م

أنشطة الشركة :

شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لتسليم البضائع العامة والعبوات.

خدمة تشغيل ساحات

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأمتعة الترسلة إليها من أعمال التحميل والتفريغ والتفتيش والتفصيل والتأمين بالساحات بكفاءة النوع الحاويات الواردة والصادرة.

خدمة الحاويات

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المسيرة
- خدمة اختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تسويق الحاويات الفارغة



www.ship-crew.com

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البهستان) خلف فندق ميكروي - سابا باشا - الإسكندرية
تليفون ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٢) تليفون/فاكس: ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٢) عرب ٢٢٠ مبنى جابر - الإسكندرية

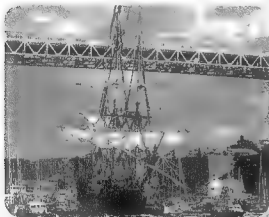
The Swedish Ship Götheborg

to visit Alexandria to promote friendship and cultural

The world's largest sailing wooden replica "The Sweden Ship Götheborg" will be visiting Alexandria. The ship will arrive on the 1st of April 2007 and will berth for 3 days. On board the ship sailing together with the Swedish Crew are four Egyptians.

The Swedish Ship Götheborg

The Swedish Ship Götheborg is a full-scale replica of the historic East Indiamen merchant vessel "Göthborg" that foundered off the entrance to the harbour of the city of Gothenburg in 1745. It took more than ten years to build the replica using the same building methods, handicraft technique and materials as in the 18th century. The replica left Sweden on October 2nd 2005 and is now on its way back home from China.



Egyptian Crew onboard

The Ship has a tradition of inviting some people from the country they are sailing to. Together with the Swedish crew there will be four cadets from the Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport. They are included in the ordinary work on the ship, which includes climbing in the 40 metres tall rig and keeping lookout for other ships and pirates. As the ship comes to Alexandria the famous Egyptian musicians Wust el balad will be part of the program playing together with the Swedish Bohuslan Big Band.

A Modern Journey along Historic Lanes

The ship is retracing the historical route to China and will pass India and the Suez Canal during the homebound voyage. During 18th and 19th century over 130 Swedish merchant vessels have been sailing around the world oceans with the same purpose as the Swedish Ship Götheborg today has promote trade on the international markets. The stop in Alexandria will be the first stopover focusing on cultural exchange.

Region Västra Götaland and the purpose of the stop over

It is Region Västra Götaland, in western part of Sweden, that sponsors the stop over in Alexandria. Region Västra Götaland takes an active part when it comes to creating and maintaining international contacts

within the EU and globally and has since many years a cultural exchange with the Alexandria region. When Götheborg anchors in Alexandria, efforts will be made to deepen and find support for further contacts. Therefore, in conjunction with the visit, a number of activities will take place to promote cultural exchange. This will be made together with the *Library of Alexandria*, Egyptian network of the Anna Lindh Foundation, the Swedish Institute in Alexandria, the Swedish Embassy in Cairo and the Swedish National Museums of World Culture.

SOIC

back



تقدمت التكنولوجيا وضاع الإنسان

فخ التكنولوجيا



بيد أننا لا نحتاج استخدام التكنولوجيا المتاحة بين أيدينا أننا نتخيل أنفسنا قد وصلنا إلى درجة من المهارات والخبرات التي تضاهي أعرق المجتمعات وأكثرها تقدماً، لكن الحقيقة المجردة أننا فشلنا في التعايش مع تلك الوسائل المتقدمة بطريقة سليمة ومفيدة، التليزيون المحمول مثلاً خير دليل على صحة ما أقول فاستخدامنا لهذا الجهاز فاق كل الحدود من ناحية سوء الاستخدام وسوء التوظيف وسوء العواقب، لذا دعنا نتم التعامل على الجهاز النقال على أنه (موضة) ويجب على الجميع ركبها، ثم تحول إلى (منظرة) يعلق في وسط الشاب أو الشابة ليدل على مدى أهمية من يحمله، وتحول شيئاً فشيئاً حتى صار ضرورة حتمية من ضرورات الحياة.. أية حياة كل ذلك لا يهمننا وليس هو موضوعنا لكن الأهم هو كيف تستخدم هذا الجهاز؟

هل استخدمنا في تسهيل أعمالنا وتيسير معالنا توفيراً للوقت والتكلفة؟ هل استخدمنا لكي نواكب ثورة الاتصالات التي يعيشها العالم والاستفادة من كون العالم أصبح قرية صغيرة؟ أعتقد أن ذلك لم يحدث بل استخدام هذا الجهاز في غالبية الأحوال في سلوكيات وتصرفات غير مقبولة بما ذكرناه من الهاتف النقال ينطبق تماماً على البريد الإلكتروني وشبكة الانترنت حيث عرف الرفضية وما شابه لقد تحولت تلك الوسائل إلى عنصر من عناصر عدم القيم والمبادئ التي كانت هي محور تماسك الأسرة المصرية، أصبحنا نرى الابن والابنة يكتفي أحدهما بإرسال رسالة عبر تلك الوسائل إلى أهله ونزوي لهنهته بمناسبة سعيدة أو الاطمئنان عليهم بين الحين والحين، تقلعت العلاقات المباشرة وتلاشت وسط ضوضاء تلك الوسائل، العلاقات الاجتماعية ما عاد لها وجود، الأسرة وترباطها وقيمها صارت مجرد ذكرى وتكريات، إن فهمنا الخاطئ لكيفية استخدام تلك الوسائل، والأوجه التي لا يمكن لها أن تكون بديلاً كافياً للإتصال المباشر، عمق المشكلة وصارت الآثار السلبية لتلك الوسائل من أسباب العديد من المشاكل والأزمات الاجتماعية، إننا مجتمع يعيش حالة انعدام وزن حيث التحولات للفساد والتبعية والمداخلة والمتناقضة هي التي تحكم المجتمع المصري، حتى صار هذا المجتمع غريباً عن قيمه ومبادئه الأصيلة التي هي أساس البنيان الاجتماعي بأسره إن مجتمعنا أصبح مشوه المعالم لا هو شرقي ولا هو غربي بيد أن السمة الغالبة على مجتمعنا هي عدم وجود سمة من الأساس، ثلاثت قواعد الدين تلو أخرى وصار الدين غريباً لا يجد من يحمله ويدافع عنه بإخلاص ثلاثت قواعد العرف والأصول التي كانت أحد معالم العظمة البارزة في حياة المصريين، إنترنت قيم ومبادئ عديدة كانت تميز المجتمع المصري، الشهامة - الرجولة - الجماعية في الحياة والتواصل والإيثار والعديد والعديد من المميزات التي أراها قد ولت وبقيت أترجأ تطبيق الأعمى لكل ما هو غربي، إن الحياة تغيرت وأصبحت تحتاج إلى تعديل أسرع من ذي قبل لكن تلك السرعة ما علاقتها بالمبادئ والأخلاق ما علاقتها بالصدق وإتقان العمل ما علاقتها بإغاثة اللهفان ومساعدة المحتاج، إنك ترى مواطناً مصرياً صمته سيارة والدماء منه تازقة ولا تجد أحداً يقرب منه والحاجة للبدء (إبعد عن الشر وبقني له) أعتقد أن وقتاً لازمة قليلة من النفس نلتقط فيها خيط الأزمة بالبحث والبحث واقتراح الحلول والبدء في تنفيذها وفرضها على الحكومة الرشيدة، المجتمع المصري صار من المجتمعات التي تجمع كل العناصر السلبية في داخلها، والغريب أن كل تلك الظواهر السلبية معلومة للجميع وكذلك الحلول طرح في أكثر من مكان ومناسبة، لكن من يستطيع أن يفهم

عملية إصلاح المجتمع؟ إننا بحاجة إلى كيان مؤسسي يؤمن أولاً بأن هناك مشكلة وأن هناك تغيرات طرأت على المجتمع المصري من الخطورة بمكان أن تغير من ثوابت هذا المجتمع هذا الكيان المؤسسي قد يكون حزباً يقصد إلى إصلاح وبناء المجتمع لكنه بالتاكيد ليس الحزب الوطني وليس أيًا من الأحزاب القائمة وقد يكون مجلساً قومياً لكنه بالتاكيد ليس المجلس القومي للمرأة وقد تكون جمعية لكنه بالتاكيد ليس إحدى الجمعيات القائمة تحت إدارة د/ علي مصطفى وقد تكون جماعة ولكنها ليست جماعة الإخوان المسلمين، إننا بحاجة إلى كيان مؤسسي شعبي بعيداً عن البيروقراطية وبعيداً عن ديمقراطية أحمد من ويغيب أم الفكر الجديد وبعيداً عن الفكر القديم وبعيداً عن الكهنوت والتجارة والفساد، إنني أطمح لصر المجتمع المصري بكل خير ولكن كيف نصل إلى ذلك الخير أفيدوني أفادكم الله

فيما يبدو

- * التعديلات الدستورية .. فكر جديد .. وسيمك مشكون
- * عام 2007 سيكون عاماً من الأزمات الخالدة في صفحات التاريخ المصري على مر العصور .. ترى لماذا؟
- * هل يستمر م/ رشيد محمد رشيد في محاربة الاحتكار؟ هل سيستمر في مواجهة الفساد والمفسدين؟
- * اعتقد أنه نحل عمل الدبابير يرغبه لكنه سيخرج منه رغباً عنه.
- * محفوظ عجب الصحافة المصرية حالياً ترى من هو المصحى الذي يصلح لهذا الدور؟
- * شيخ الأزهر، وزير العدل، وزير الإستثمار ترى هل هناك قواسم مشتركة تجمع هؤلاء؟

- مفهوم إدارة الوقت
- مبادئ إدارة الوقت
- معاني إدارة الوقت
- وسائل إدارة الوقت



بقلم / وسام غني

الذي يستدعي في إدارة الوقت إدخال نظام العمل الجمعي والمركزية وإنسياب المعلومات. مما يقي إلى نجاح وإخفاق مؤسسات تنظيمية متعددة داخل الهيكل الإداري.

فقط: إذا وجب على مديري الشركات والمؤسسات القيام بإعادة تنظيم جميع مواردها كل سنة أو سنتين أي القيام في ما يعرف بإعادة الهيكلة Restructuring فحسب أن ذلك يتطلب إدارة فعاله الوقت تعدد وتنظم الوقت اللازم لكل مهمة.

- مقارنة الأولويات بين الأهم والمهم ثم تحديد الوقت اللازم
وكما قال بيتزيراكر أن عمل الأشياء الصحيحة أفضل من عمل
الأشياء بطريقة صحيحة.

أن سلامة التجهيز من أهم مهارات الوقت للوصول للتحليل للأهداف حيث أنه ينبع من الوعي بالآخرين وبألميتهم وهو أساس التوجيه. وفي الوقت ذاته فإن إدارة التجهيز تدعى تطوير نظام التوجيه في المؤسسات لمصباح أكثر اعتماداً على التوجيه الذاتي للفرق في إطار المنظومة لمصباح متمتد على المهام وليس على السلطة وإذا كانت إدارة الوقت هي إدارة للعمليات فإن التوجيه يهتم بالموارد البشرية من خلال إرتقاء بمواهبهم وقدراتهم.

هو أن تتم التمايزة لجميع الأمور عن قرب وبشكل سليم مبدئياً عن الغير والتشديد الصارم، فمفسن التمايزة يمكن أن يلاي إلى تدارك الأخطاء قبل وقوعها، فهناك شعرة بسيطة ما بين التمايزة والمراقبة بل فرق كبير أيضاً بينهما إذ هنا تكمن البراعة في تعميق الإحساس بالأمان والإحزاب ومن ثم توفير التوقيت والأصح وقت التصحيح والتصويب وفلاز في وقت التفويت ذاته، ويجب أن يكون التمايز على علم فدراسة بالتأنيصين الموضوع المراد تحقيقه لكي يتسنى له القيام بالتمايزة وفقاً لما هو مخطط له وبالتالي تدارك الأخطاء الذي يقود إلى توفير الوقت.

الأولى : وسائل تقنية
مثل الحاسبات الآلية/ أجهزة الهاتف ذات المسجل الصوتي /
لهاتف الجوال / آلات تصوير المستندات/ أجهزة ،لفاكس/
إنترنت/ البريد الإلكتروني....

مثال الاعتماد على السكرتير في تنفيذ بعض المهام / إعداد
فكرة مكتوبة يومية أو أسبوعية / الذاكرة الشخصية للمدير /
التفويض الخ

*** مهارات إدارة الوقت**

وأوضح الدكتور صلاح الراشد بأن أغلب الناس تكون حياتهم ضمن نطاق إدارة الكوارث Crisis management أي إنهم ينتفرون حتى تبدأ كارثة أو مشكلة ثم يسعون في طلب الحل وبالتالي غياب التفصيل في حياتهم هذه الحقيقة تشهد غياب أهم عنصر في حياة من يبرسون إدارة وقته وهو التخطيط العنصر الأول

التخطيط وهو الوقت

2- أنه يحدد الموارد المطلوبة لتحقيق الهدف من حيث التكلفة والوقت

* العوامل التي يتوقف عليها نجاح إدارة الوقت *

٢- نجاح القائمين على الإدارة بسبب حسن إدارتها لوقتها

- عدم تحديد الأولويات
- ترك الأعمال قبل إنهاؤها والشروع في أعمال أخرى

تبدأ: التنظيم

ويقول الدكتور الحضري "سلامة التنظيم المرن المستوعب ومتغيرات والمستجدات وطموحات الأفراد في الترقى، وما ستوجبه ذلك من توصيف سليم وإيجابي للمهام والأعمال تعين القيام بها داخل كل وظيفة وملاءمة كل وظيفة بالأخرى".

أي معرفة لهذه الزمنية أو الحجم أو الشكل مثلاً أن يحدد الإنسان ماذا يريد خلال السنة القادمة مثل أن يشتري منزلاً لونه كذا وبشكله كذا وجمعه كذا إذن يجب أن يكون الهدف ممكن تحقيقه وليس مستحيل.

حيث أن الخريطة مهمة جداً في إدارة الوقت حيث تشمل الخريطة عدة أسئلة عن الهدف المراد تحقيقه.

من الأفضل أن تعمل قائمة بالأسبوع بأكمله ثم قائمة يومية
يمكن أن تكتب القائمة قبل اليوم.

انتظر ماذا أنهيته وماذا بقي عليك؟ إن هذا يجعلك تضبط حياتك.

- 1- توضيح الصيغة بالفعل المضارع
- 2- لغة الخطاب لك شخصيا
- 3- أيا كان

نفعي سبيل المثال لا نقول أريد التخلص من الدين والذي

بلغ 100000 جنيه أو أكثر وأكتب طرق الحصول على ذلك صيغة المضارع ويجب أن تكتب ما لا يقل عن (3) أهداف مهمة في حياتك يومياً ثم بعد ذلك أنتقل في نفس الورقة إلى خطوة أخيرة في هذا اليوم حققها بنجاح ثم تسرد جميع الأعمال التي تنوي القيام بها .

كيف وجدت كوكب الشرق الشعوب العربية؟

من صفحات
الذكريات



• أم كلثوم و 200 ساعة تصفيق

• عراش الماريونيت وحفلة شهرية لكوكب الشرق
تحت حصار وضغوط دوامة الحياة اليومية أحياناً تشدوا أنفسنا وتهفو إلى عمالة وروائع
الزمن الجميل .. وأم كلثوم تعد أحد كنوز هذا الزمن. فلقد تربعت على عرش الغناء
العربي لأكثر من خمسين عاماً واستطاعت أن توحّد بصوتها الشعوب العربية حيث
كان يلتفت العرب من المشرق والمغرب حول جهاز الراديو ليلة كل خميس من أول كل شهر
للاستماع إلى صوتها العذب وهي تغشد بأجمل الكلمات لأروع الألحان .. فهيا بنا نتطوف بين
صفحات الذكريات ونعيد وعبير وأمشاد الزمن الذي كان

جنيتها واحد صاها إيراد أول حفلاتها الثنائية

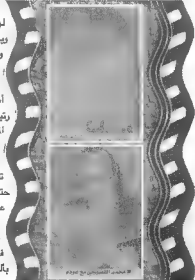
في يوم من الأيام طلب (عز الدين بك يكن) من ناظر عزيزه الدوي (حافظ افندي) إحصار
أحد المشغنين المعروفين لإحياء ليلة مناسبة دينية داخل قصره بطوان ١١ وعلى ليلة الإسمراء
والمرج والكن (حافظ افندي) قال على إيمتيه
(تسمح لي سعادتك أحضر بنت شاطرة جداً في تقديم التواشيح والقصائد الدينية) ولا لاحظ
مشغته قال حافظ افندي : إن هذه البنت صاحبة الصوت اللبب أسماها (أم كلثوم) ومن بقية
اسمها (طماي الزمايرة) وعاد حافظ افندي ليستأجر (عز الدين بك يكن) قبل إحصار هذه البنت
وإني توفيت في مناسبة (المولد النبوي الشريف) تقديم القصائد مصوتها الجميل بلديتها.
ووافق صاحب القصر على أن تتقاضى هذه الحفلة الجديدة ثلاثمائة قرشاً شاملة مصروفات
السكر من (طماي الزمايرة) إلى الستينين على ظهور الصير ثم من الستينين إلى القاهرة
في طريق القطار وبعد ذلك إلى حلوان وبذلك ولدت طلائع السفر والرحلة جنيتها كاملين وأم يتيق لام
كلثوم والتمتع لمصاحب لها سوى جنيتها واحد من صاها إيراد أولى حفلاتها الثنائية في القاهرة
ولكن حصر الغريم عريضها عن ذلك فبعد أن سمعن صوتها الجميل بامرئ طلب حضورها إلى
الدور الثاني في القصر لتلتني لهن وخرجت أم كلثوم من عندهن بوجهين ذميين وخلقتم ذميين
لصوتها من الهبات الأرزق.

أم كلثوم و 200 ساعة كاملة تصفيق

قدمت أم كلثوم خلال 40 موسم غنائي على مدار حياتها حوالي 400 حفلة بواقع 10
حفلات في كل موسم ما بين عاظمي وبوينا وإصالح العمل الفخري والجهود الحري وفي كل لقاء
كانت تقوم كل من معروف بثلاث وصلات زمن التصفيق الخالص منها نحو 10 دقائق وبذلك
يكون الزمن الكلي في كل موسم 300 دقيقة أي 5 ساعات وبذلك يكون مجموع ساعات التصفيق
في كل موسم 1500 ساعة أي 200 ساعة كاملة ورحم الله الزمن الجميل.

كوكب الشرق وعلاقتها بالقصص الموسيقي العاشق

يعتبر القصص من أكثر الفئات التي شارك أم كلثوم في كثير من أعمالها وإقرن اسمه مع
أربعين عاماً باسم أم كلثوم فكان مخلصاً
لها غيرة على جنيتها وقد كان يحفظها
ويغنيها لجنيتها فهي أقرب الناس إلى قلبه
والرغم من أنه كان استأذاً مجيداً لأعظم
الأصان في تاريخ الموسيقى العربية
إلا أنه اكتفى بدور حازف العود في
أسطورة أم كلثوم هكذا أشارت الدكتور
رؤية الحظي في كتابها (مصمد القصص
للموسيقى العاشق) وكان القصص يرى
أن أم كلثوم هي كل شيء في حياته وأنه
ليست هناك قوة في الوجود تستطيع أن
تفوق بينها إلى الخلق واستمر يعمل معها
حتى آخر يوم من أيامه ويصف أحد رامي
علاقة أم كلثوم مع القصص في سنواته
الأخيرة في قوله القصص أحسن بابرة
شديدة عندما لاحظ أن أم كلثوم بالث
في تعاملها مع روائع السنوالات والتغني
بالحاني في كل مناسبة فلقد كان القصص



مطلوباً جداً في حبه لها وعاش بقية حياته على أمجاد روائته معها وبالرغم من أنه لعن لها
رق الصيب إلا أنها لم تترك قلبها لها

عجائب رقم 4 في حياة أم كلثوم

لقد كان هناك توافق غريباً واتساعاً عجيباً بين الأرقام في حياة أم كلثوم وخاصة رقم 4
بمشتقاته مكانا اكتشف / وجدى الهاشمي المخرج الفني حيث أشار إلى الآتي :
• التقت مع شاعر الشباب أحمد رامي أكثر الناس إخلاصاً لها وأخصب الشعراء في كتابة
قصائدها وأقامها لأول مرة يوم 24 يناير عام 1924م.
• كانت أول مطربة تفتي في افتتاح الإذاعة بدمر القيس 31 مايو عام 1934م.
• منحه ملك مصر فاروق الأول نيشان الكمال وأصبحت صاحبة الصمص يوم الجمعة 22
سبتمبر عام 1944م وكان عمرها 74 عاماً.
• غدت أم كلثوم أيقونة العصر 45 أغنية وعدد الشعراء ومطالقي الأغاني الذين حفلوا
بأن غنت لهم أم كلثوم عددهم 46 شاعراً بينما لمشتقي في تاريخها الفني بكامله كانوا 14
مشتقاً.

• استنبت أول نغنية الموسيقيين عام 45 قدمت خدمات جليلة رفعت شأن النغنية وقامت بحملة
تربعات وأجحت حفلات أعمالها الثنائية.
• تزوجت الدكتور حسن المنطاني عام 54 .

• كان لواء السعاب الرابع بين معاملة الكلمة الشاعر الراقى أحمد شفيق كامل وموسيقار
الأجيال محمد عبد الوهاب وأعظم حجرة في تاريخ مصر والعروبة في أغنية أنت مصري عام
1964م.

• كانت أم كلثوم هي أنظم من قدم لحبر شوايح الأغاني الوطنية وأخلص فنانة في حب
رئيس مصر وزعيمها جمال عبد الناصر فشدت ب 54 أغنية ونشيداً في حب مصر وأولحن
العربي كما أنه في وفاة جمال عبد الناصر بين وفاتها 4 سنوات و 4 أشهر و 4 أيام وهذا
رقم مميز لا يحق إلا لدرجة الخالق الأعظم سبحانه وتعالى.

• آخر حفلاتها عام 1972م وعمرها 74 عاماً.

وداعاً للألام إنشاء الغناء ...

كثير منا لم يعرف أن أم كلثوم هذه التي اتقت شامخة وتغني لمتاع المعاصرين في المسرح
والمسرحين من الرابرين أحياناً تكون في حالة أتم شديدة ومع ذلك كان لا يبدو عليه ذلك ولكن
في الواقع إنها بين وصلات الأغاني كثيراً ما كانت تدعو لمرافقة للمعرضة لداواتها تحت عنوان
محقة لتسليط مواصلة الوقوف على المسرح!!

(أم كلثوم تعود من جديد) ..

حفلة شهرية لعراش الماريونيت تكريماً لكوكب الشرق

انتهى المصمم محمد عبد الحليم الصاوي من تصميم عراش الماريونيت التي تمجد
الشخصيات الحقيقية لفرقة أم كلثوم ومنها القصص مصمد عبده صالحي وعبد الناح منسى
حيث إنه من المقرر إقامة حفلة كل شهر في قاعة الحكمة بقر الساقية بإزمالك تحت عنوان
(أم كلثوم تعود من جديد) ومن المنتظر أن يقوم المصمم بعرض العراش بنفسه وهي تجربة
جديدة وقادرة.

مع خالص الإحتزاز

هذه المقالة بمثابة إهداء خاص لزميلتي وسام غنيم لطفاً تغير رأيها يوماً في كوكب الشرق
... مع خالص الإحتزاز

إكتئاب الشتاء

لا تتزعج إذا أحسست أنك كنت تعاني من الإكتئاب طول أيام الشتاء وهذا ما يعانيه سكان القطب الشمالي الذين يعانون من طول فصل الشتاء والظلام الذي يمتد معظم ساعات النهار والسبب كما يقول أطباء العالم إختفاء أشعة الشمس التي تساعد على التخفيف من أعراض الإكتئاب الموسمي الذي يمكن أن يتعرض له الإنسان في الشتاء والخرف يسبب قصر النهار.

قناة النوم توقف إنتاج خلايا الدماغ

أظهرت نتائج دراسة حديثة أجراها علماء جامعة برنساو، عدم النوم بوقت الدواع عن إنتاج خلايا جديدة وأوضحته الدراسة رة لة النوم تؤثر على سعة من امون في الدماغ وفي المنطقة المسؤولة عن تشكيل الذكريات وأن هرمون الإجهاد يتسبب بهذا التثبيط.



كلمات لها معنى

- بناء الرجال أصعب من بناء مدينة.
- من رضى عن نفسه سخط الناس عليه.
- إذا نسيت إساعة غيرك أحبك.

أضف إلى معلوماتك

- القائد الأثاني الذي تاجر على هتر لافتياله واكتشف مؤامرة وأعدم باسم هو: روميل.
- شاعر الطورين هو: خليل مطران.
- الخليفة العتصم هو الخليفة الذي لقب بالمشن.

المرأة والأقوال المشهورة عنها

- «لا تصنع المرأة إذا أصمت وصدقتها إن أهدر وجهها» [الروائي الأيرلندي أوسكار وايلد]
- «إذا تركت المرأة الرجل ثم عادت إليه فلأنها لا تريد أن تتركه سعيداً» [الكاتب البريطاني فولت]
- «المرأة مزيعة على قلب الرجل مرتين متتاليتين يتزوجها وعندما ينفذها» [الكاتب البريطاني هزلت]

من عالم الحيوان

الأسماك أيضاً تتعاون

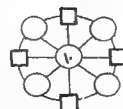
كشفت علماء سويسريون عن أن بعض أنواع الأسماك المعتادة في البحر الأحمر خاصة أمام الشواطئ المصرية تتعاون سويًا لإصطياد الفرائس التي تحاول النجاة بنفسها بالإختباء في الشعب المرجانية. وقد لوحظ أن السمكتين لا تتنازلان عن أجل الفريسة حيث ترفس السمكة بصديدها في حال سبقها الأخرى في التهام الفريسة.

تسالي

داشرة الأعداد

أما هذه الدوائر والمربعات بالأرقام 4، 5، 6، 9، 8، 11، 12، 13، بشرط أن يكون مجموع كل ثلاثة منها واقعة على خط مستقيم واحد مساوياً «27».

حل المسابقة العدد القادم



أكل العيش ...

نخل بنى ميسوعة جويس للأرقام القياسية بعد تمكنه من شغل 33 وظيفة حكومية في وقت واحد دون اكتشافه وقد تمكن هذا الرجل بطرق وميائل ذكية من حرامو النظام الإداري والوظيفي المعمول في الأجهزة الحكومية اليمنية حيث استنصر أن يخلق العمل في وظائف مختلفة في العديد من الوزارات والهيئات وجمعهم الحكومية وذلك بمعدل من وظيفة إلى اثنتين في كل جهة قبل أن يتم كشفه .

حكمة العدد لا تنتظر من يئس ويهدت .. ابحث عنه داخلك

نصائح للمرأة

طريقة سريعة لإزالة البقع السوداء

- يوضع ملعقة من الجلسرين مع ملعقة من الطماطم.
- ثم تدخن به البشرة مدة 15 دقيقة ثم يغسل الوجه.
- ثم يتيه ماسك تنظيف البشرة وتقمتمه ذلك بمصير التنازع الفخر.
- للحصول على أطراف بيضاء**
- اغسلي أطرافك بالماء والصابون واستخدمي فرشاة الأظافر لتنظيفها.

- قومي بعمل عجينة مكونة من ملعقة عصير ليمون وملعة بيكنج بودر وضعي على كل ظفر جزء من العجينة.
- قومي بذلك الأظافر بعضا الصقل لمدة دقيقة اغسليها مرة ثانية وجففيها ثم قومي بوضع طبقتين من ملمع الأظافر.
- قومي بذلك الأظافر بزيت الخروع يومياً للحصول على أطراف قوية

لهم جمال العيون

- (١) ظل غطاء العين: تنصنع بإستعمال خلال مصادية
- لتصنيع شكل عيونك وإبراز لونها:
- العين (الزباء) - لون رمادي - أزرق أو رمادي بارد.
- العين (الخضراء) - لون أخضر مصفر - أصفر فاتح.
- العين (الداكنة) - لون أسمر غني، بني أو برون القهوه.

خلطة الأعشاب الغريبة

- لتنعيم الشعر ومنعه من التساقط
- تأخذ مجموعة من الورد والريحان والقرفة والزعرير ويسكب عليها ماء ساخن ثم يمزج بالطين المغربي ويغلى كعسل على الشعر.
- لعمل قاور للجسم لتنعيمه**
- تمزج الماء مع قليل من الصنا، وتوزعه على الجسم ثم تشطفه يعمل الجسم أكثر نعومة.
- قناع الفواكه للبشرة الجافة**
- اهرسي حبتين أو ثلاث حبات من الفراولة الطازجة.
- ثم اضيفي ملعقتين من عصير الليمون الطازج ثم ضعيها على بشرتك وادلكي بحركات دائرية بسيطة مع تجنب استخدميها حول العين والشفايف.
- حاولي أن تجعلي القناع كل أسبوع.

خلطة لتنعيم وجهك وجلدك

- ضعي كيات متساوية من:
- زيت اللوز المطبوخ + زيت الخروع + زيت الزهرة
- تخلط المكونات ثم ضعيها في زجاجة ما سكرًا نظيفة وضعيها برفضا ماسكراً.

- حافظي على وضع هذه المكونات كل يوم قبل النوم دون الغسل.

أسرع طريقة لتطويل شعرك

- اشترقي من العطار عشبة الياس من رائده وتكون مطحونة.
- اخلطي مقداراً منها مع الماء وادفني بها شعرك بالليل قبل النوم.
- اغسلي شعرك في الصباح.
- مارسي هذه الطريقة كل يوم حتى تسلي لول الشعر الذي تريدينه

خلطة لترطيب البشرة

- 2 ملعقة كبيرة من الجلسرين
- 6 ملاعق كبيرة من ماء الورد
- تخلط المكونات لعمل خليط متجانس متماسك ثم يحفظ بزجاجة وتدهن بها منطقة الوجه والعنق واليدين.



بطولة الجمهورية للجهاز الايقاعي

موسم 2006 - 2007

بطولة الجمهورية

اللاعبة هيا هشام السيد بطلة الجمهورية تحت 6 سنوات
اللاعبة هانا حسن عبد الفتاح بطولة الجمهورية تحت 7 سنوات
اللاعبة فاطمة مجدي بطلة الجمهورية تحت 8 سنوات
اللاعبة هبة خالد البوريني بطلة الجمهورية تحت 12 سنة
اللاعبة ياسمين رستم بطلة الجمهورية تحت 15 سنة
اللاعبة منى كرم بطلة الجمهورية فوق 15 سنة



اللاعبة فريدة هاني فريد
المركز الثالث - نادي سموحه



اللاعبة حور حسين صبا
المركز الثاني - نادي سموتج

نشرت في العدد الثامن نتائج بطولة الجمهورية للجهاز الايقاعي موسم 2006 - 2007 للمراحل السنية تحت 9 سنوات، تحت 10 سنوات، تحت 11 سنة.

وينشر في هذا العدد باقي النتائج للمراحل السنية: تحت 6 سنوات، تحت 7 سنوات، تحت 8 سنوات وكذا التي بادى نادي سموحه الرياضي بالاسكندرية باستضافتها تحت رعاية المهندس محمد فرج عامر رئيس مجلس إدارة نادي سموحه وعضو مجلس الشورى اذعية مجموعة شركات هيلتون العالمية فرع جرين بلاتز بالاسكندرية وخرج كيتج مربوط ستاد عماد الدرافوي مدير عام الفندق وأستاذ رايد تريب مدير الهيا.

وقد أشاد رئيس إتحاد الجهاز الدكتور وحدي أبو المظاوي وأعضاء مجلس الإدارة بالتنظيم الهائل والجهود المبذولة من قبل لجنة المنظمة المكونة من الأستاذ إيهاب حميدو مدير عام النادي ودكتور أحمد حسن رئيس اللجنة الرياضية ودكتور كمال ياس مدير النشاط الرياضي وأستاذ يسري عماره مشرف اللعبة وأستاذ مجدي عبد الحميد ومهندس هشام السيد وأستاذ باب أحمد وأستاذ جورج عادل ودكتور هاني فريد ودكتور أحمد كرم (أعضاء اللجنة المنظمة) وقد قام دكتور إسماعيل فايد / رئيس مجلس الإدارة وأستاذ وليد بيل ومهندس أحمد طلعت وبيع رئيس منظمة الإسكندرية للجهاز بتوزيع الجوائز على المصنفين كما قدم نادي سموحه جوائز لجميع المشاركين بالنسبة وكذا سطر في هذا العدد نتائج بطولة الجمهورية تحت 12 سنة، تحت 14 سنة، فوق 15 سنة التي قام المركز الأول بمبى بالمقاهرة باستضافتها وهي كما يلي

تحت 6 سنوات نتيجة الفردي العام

مركز الأول (بطلة الجمهورية)

هيا هشام السيد - سموحه

المركز الثاني ريه عادل - سموتج

المركز الثالث نور محمد عد لغير سموتج



اللاعبة ريه عادل - المركز الثاني
اللاعبة نور محمد المركز الثالث

نتيجة الزوجي

المركز الأول نادي سموحه

المركز الثاني نادي هياويوايس

المركز الثالث نادي وادي دجلة

اللاعبة منى كرم نادي سموحه بطلة
الجمهورية فوق 15 سنة



هبة البوريني (نادي الجزيرة)



فاطمة مجدي (نادي سموحه)



هانا حسن عبد الفتاح (نادي سموحه)



هيا هشام
نادي
سموحه

اللاعبة (ياسمين رستم) بطلة الجمهورية تحت 15 سنة (سموتج)

نتيجة الشرق

مركز ، لأول نادي سموح
المركز الثاني نادي سموحة
المركز الثالث نادي الجزيرة

نتيجة الفردى العام

المركز الأول (بطلة الجمهورية)
هنا حسن عبد الفتاح - سموحة
المركز الثاني حور حسين شياء - سموح
المركز الثالث فريدة هاني فريد - سموحة

نتيجة الشرق

المركز الأول نادي سموحة
المركز الثاني نادي سموح
المركز الثالث نادي الشمس

فريق تحت 7 سنوات نادي سموحة

فريق تحت 7 سنوات نادي سموحنتج مع / ياسمين
سمير عضو مجلس إدارة منطقة الإسكندرية
وعضو اللجنة الفنية للاتحاد المصري للجمباز
وعضو لجنة إشراف الجمباز بنادي سموحنتج
والمدريات مشيرة محمد حسين ومى عصام

الألعاب ياسمين رستم
بطلة الجمهورية تحت
15 سنة (سموحتج)

تحت 8 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز ، لأول (بطلة الجمهورية) فاطمة محمد
المركز الثاني ملك عمرو - الجزيرة
المركز الثالث أسماء لعفى - سموحة

نتيجة الشرق

مركز لأول نادي سموحة
المركز الثاني نادي سموح
المركز الثالث نادي الجزيرة
تحت 12 سنوات

نتيجة الفردى العام

المركز لأول هبة خالد الدويهي (الجزيرة)
المركز الثاني أهداب وائل عامر - وادي بحلة
المركز الثالث ياسمين وفيق أحمد - سموح

فريق تحت 8 سنوات نادي سموح مع مهندس أحمد حسن رئيس اللجنة
الرياضية / يسرى هماره مشرف الجمباز وعضو اللجنة الرياضية / وليد
سمير / د / شيرين كرم مدير فنى - المدرية دينا عباس

نتيجة فردى الأدوات أداة الحبل

الأولى هبة خالد الدويهي (الجزيرة)
الثانية أهداب وائل عامر (وادي بحلة)
الثالث ياسمين وفيق أحمد (سموحتج)

أداة الشريط

الأولى هبة خالد الدويهي (الجزيرة)
الثانية هبة خالد الدويهي (الجزيرة)
الثالثة ياسمين وفيق أحمد (سموحتج)
أداة الكرة
الأولى هبة خالد الدويهي (الجزيرة)
الثانية أهداب وائل عامر (وادي بحلة)
الثالث ياسمين وفيق أحمد (سموحتج)

أداة السولجان

الأولى هبة خالد الدويهي (الجزيرة)
الثانية أهداب وائل عامر (وادي بحلة)
الثالثة ياسمين وفيق أحمد (سموحتج)
تحت 15 سنوات
نتيجة الفردى العام

المركز الأول (بطلة الجمهورية)
ياسمين محمد رستم - سموح
المركز الثاني ماريان فريد شوقي - الشمس
المركز الثالث مى عمار الدين - الجزيرة

نتيجة الشرق

المركز ، لأول نادي سموحنتج
المركز الثاني نادي الجزيرة
المركز الثالث نادي الشمس

فريق تحت 8 سنوات نادي سموح / د / هبة السركى عضو مجلس الإدارة / وليد نبيل
مدير يضر جرين بلازا / د / شيرين كرم / يسرى هماره مشرف الجمباز / هشام
السيد عضو اللجنة المنظمة



تحت 15 سنة المركز الأول فريق نادى سبورتنج ومعهم دانسي شطاس
الليدية الفنية لليمجاز الايقاعى - نادى سبورتنج والمدربة ليتا منير



تحت 12 سنة المركز الأول هبة خالد البوريتى المركز الثانى
اهداب والى غانم المركز الثالث ياسمين وقيق أحمد ومعهم
الدكتور وحدى ابو المعاطى رئيس مجلس إدارة الاتحاد
والواء نظمي نديم عضو مجلس إدارة الاتحاد

الألعاب (هبة البوريتى)
بطلة الجمهورية تحت
12 سنة (الجزيرة)



الفردي العام تحت 15 سنة المركز الأول بطلة الجمهورية ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
المركز الثانى ماريان فريد شوقي (الشمس) المركز الثالث مي علاء (الجزيرة)



فوق 15 سنة الفردي العام المركز الأول مي كرم عبد المنعم - سموحة
المركز الثانى آية محمود الرشيدى - الشمس المركز الثالث سلمى نادر قوره
سبورتنج ومعهم الدكتور محمد العريى شعبون نائب رئيس مجلس إدارة الاتحاد

نتيجة فردي الأدوات (تحت 15 سنوات)

أداة الحبل
الأولى ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثانية سلمى نادر قوره - سبورتنج
الثالثة ماريان فريد شوقي (الشمس)
أداة الطوق
الأولى ماريان فريد شوقي (الشمس)
الثانية ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثالثة مي علاء الدين (الجزيرة)

أداة الكرة
الأولى مي كرم عبد المنعم - سموحة
الثانية سارة محمد الشريف (الجزيرة)
الثالثة آية محمود الرشيدى (الشمس)
أداة الصولجان

الأولى آية محمود الرشيدى (الشمس)
الثانية مي كرم عبد المنعم (سموحة)
الثالثة مي النجار (سموحة)
أداة الشريط
الأولى آية محمود الرشيدى (الشمس)
الثانية سلمى نادر قوره (سبورتنج)
الثالثة مي كرم عبد المنعم (سموحة)

أداة الصولجان
الأولى ياسمين محمد رستم (سبورتنج)
الثانية ماريان فريد شوقي (الشمس)
الثالثة سحر أحمد (الصيد)
فوق 15 سنوات

نتيجة الفردي العام
المركز الأول مي كرم عبد المنعم - سموحة
المركز الثانى آية محمود الرشيدى - الشمس
المركز الثالث سلمى نادر قوره - سبورتنج



لجنة التدريب غرفة ملاحاة الإسكندرية بدأت تنفيذ برامجها التدريبية لعام 2007



إنطلاقاً من أهمية التدريب في تنمية الموارد البشرية لدى الشركات الأعضاء بالغرفة وتحسين المعارف والمهارات لدى الموظفين لكي يؤدوا مهامهم بشكل أفضل وبفاعلية أكبر وتأكيداً على رؤية لجنة التدريب في أن يصبح المجتمع الملاحي محترفاً يتنافس عالمياً؛ بدأت لجنة التدريب بالغرفة تنفيذ برنامجها التدريبي لعام 2007 الذي تم إعداده بناءً على تجميع الاحتياجات التدريبية للشركات الأعضاء، وعقدت الدورة الأولى والتي موضوعها «إدارة الأزمات» بفقر الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري على مدار ثلاثة أيام من 12 إلى 14 فبراير 2007، وحضرها 20 متدرباً من شاغلي الوظائف الإدارية العليا والمتوسطة بمختلف الشركات الأعضاء وقام بالتدريب فيها السيد الدكتور / محمد عبد للرازق، وفي احتفال بسيط بنهاية الدورة قام كل من السيد الدكتور / علاء كمال عميد برنامج خدمة المجتمع بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري والسيد المهندس / أحمد العقاد رئيس لجنة التدريب بالغرفة بتسليم شهادات الدورة للسادة المتدربين الذين أعربوا عن سعادتهم بحضور الدورة، وأشادوا بالتنظيم الجيد، والفائدة العلمية الكبيرة التي خرجوا بها من الدورة، وتبدأ الدورة الثانية يوم 4 / 3 / 2007 وموضوعها «خدمة العملاء» ويحاضر فيها السيد الدكتور / إكرام زكي، وقد حظيت الدورة

بإقبال كبير من السادة الأعضاء تقرر عقدها مرة أخرى ليتسنى لأكثر عدد ممكن من السادة الأعضاء الاستفادة منها. ومن الجدير بالذكر أن البرنامج التدريبي للغرفة يحتوي على عدد كبير من الدورات من بينها دورات مهارات القيادة والإشراف، العمل تحت ضغط، وتنمية الموارد البشرية والتي من المقرر أن يتم عقدها تبعاً بواقع دورتين شهرياً على الأقل.

عن نشرة غرفة ملاحاة الإسكندرية

مجتمع إنترناشيونال

تهنئة



حصل الأستاذ باسم زين صبيدو على الماجستير في إدارة الأعمال بدرجة امتياز من الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

الأستاذ / أحمد إبراهيم الأنسة / صبرا حدي زكريا أرق التهاني من / عبد الرحيم مصطفى بالطوبى السعيدة ... ألف مبارك



تم حفل زفاف الأستاذ / أحمد حسن على الأستاذة إيمان عبد الجود



الشركة الدولية للملاحاة والشحن تهنيئ الأستاذة / محمد. فضل يحفل زفافه على الأستاذة / هالة زين العابدين سلطان وألف مبارك للعريس

تهنئة قلبية



يتقدم السيد عبد الجيد بأجمل وأخلص التهنئة القلبية لعلم من أصنام الحاضراء في مبنى الأستاذة / فائق قسطنطيني تلتقي لبهايته دوام السعادة والرفق في الحياة العلمية



عبد الحميد أحمد



إيمان عبد الجيد السيد



شليلي والدكتور / ماجدة عبد المعمر



مباركة النجدة



الشركة المتحدة للخطوط البحرية



المساحة جروب

المجموعة جروب هي مجموعة شركات كبرى بالملكة العربية السعودية تم إنشائها برأس مال 2 مليار ريال سعودي ويقوم على ادارتها نخبة من رجال الأعمال ومن أعلى الكفاءات الإدارية، ويقنلك مجموعة من الشروعات الكبرى بالملكة منها،

- فندق مريديان مكة
- مريديان البحر - مكة
- ريلسون السعودية للأجهزة المنكهة - جدة
- الهروبيلار - الرياض
- النقل البحري لشرك وشحن البضائع والسيارات وتشمل العبارة السريعة المتحدة 1
- العبارة السريعة رديس جيت التي تعمل بين ميثان الحرقفة وشرو الشيخ

العبارة المتحدة 1 ترفع علم المملكة العربية السعودية

الخط الملاحي للعبارة القردقة - ضبا - القردقة نقل الركاب والسيارات والبضائع بين المملكة العربية السعودية وجمهورية مصر العربية بسرعة 37% عقدية بحرية لمدة الأبحار 3 ساعات. حمولة العبارة 640 راكب وجراح يسع 175 سيارة مساحة الخدمات الترفيهية والأسواق الحرة 25%.

- مائة بحري وهندس على أعلى مستوى من الكفاءة
- أحدث الأجهزة الملاحية
- مطابقة لجميع شراطات ووسائل ومواصفات السلامة والأمان العالمية

منطقة خدمات تحتوي على:

- اسواق حرة بها منتجات متنوعة
- مركز اتصالات وخدمة رجال الأعمال
- شبكة تليفزيون وتلفزيون

الإدارة في جمهورية مصر العربية الشركة المتحدة للخطوط البحرية ش.م.م وفقا لأحكام القانون رقم 8 لسنة 1997.

شركة ميناتور مصر

شركة القوافل الدولية للنقل - المملكة العربية السعودية

شركة مساهمة مصرية ترخيص بحا 19 رأس مال مدفوع 5 مليون جنيه - 12 فرعيات - 24 فرع يجمع المحافظات جمهورية مصر العربية - وكيل جميع شركات الطيران العالمية - تقدم كافة الخدمات السياحية وعضو جميع المنظمات الدولية والعالية وكيل عام الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1 - في مصر

وكيل هذه الشركة المتحدة للخطوط البحرية - المتحدة 1 شركة سعودية متخصصة في النقل الدولي ونقل الحجاج بالملكة العربية السعودية ومقرها مكة المكرمة والبنيا فروع في جدة وينبع ونصبا وكلا ويجمع المدن والمحافظات السعودية ويشمل 400 توكيس موديس 2006 مكيف حمام فيديو DVD



العبارة مروعة تجهز أمتع الشوارع الأمتارات البحرية



سعة العبارة 640 راكبا جراح يسع 175 سيارة

شركة ميناتور مصر

تليفون 00202323909 فاكس 002023639207

شركة القوافل الدولية للنقل المملكة العربية السعودية

مكة تليفون 0096625414040 فاكس 0096625413040

تليفون 0096644331212 تليفون 0096644331515 فاكس 0096644331515

الشركة المتحدة للخطوط البحرية

سجوده جزي 16 يونيو 2 تمديدات الخدمات بالملكة

تليفون 002034294511 فاكس 002034256549

الملكة العربية السعودية الرياض بن ب 50379 تليفون 009664196000



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.
الشركة الدولية للملاحة والشحن



WE CARRY YOUR CONFIDENCE

INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO. E.S.Co

ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods
around the world, all
day and all night*

With the largest fleet of
container ships connected
to a worldwide network
of trucks and trains,
APL can be relied on to
move your goods
around the world



Suez Office:

Adabia Port

Tel. & Fax: 2- (062)-360440, 360441

Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

Alexandria Office :

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02) - 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02) - 4141885

